

文學碩士 學位論文

慶州地域 統一新羅 ~ 朝鮮時代 道路의
時代的 再解釋

慶州大學校 大學院

文 化 財 學 科

張 承 葉

2019年 6月

慶州地域 統一新羅 ~ 朝鮮時代 道路의
時代的 再解釋

指導教授 姜 奉 遠

이 論文을 碩士學位 論文으로 提出함

2019年 6月

慶州大學校 大學院

文 化 財 學 科

張 承 葉

張承葉의 碩士學位論文을 認准함

審査委員長 도진명 

審査委員 오세력 

審査委員 장봉원 장영호 

慶州大學校 大學院

2019年 6月

목 차

I. 머리말	1
II. 연구사와 문제의 제기	3
III. 고고자료 및 분석	9
1. 경주지역 도로 너비에 대한 분석	10
2. 경주지역 도로의 사선방향에 대한 분석	16
3. 경주지역 도로의 시대에 따른 공간적 변화 분석	18
IV. 경주지역 도로의 시대적 연속과 단절성	24
1. 경주지역의 시대적 연속성 도로	24
2. 경주지역의 시대적 단절성 도로	45
V. 경주지역 도로유적과 고지도 비교	50
VI. 맺음말	54
부록 표	56
[참고문헌]	68
Abstract	73

〈표 목차〉

표 1. 도로의 기존연구 성과	7
표 2. 경주지역 남북도로와 동서도로의 다양한 너비 비교	12
표 3. 경주지역 남북도로와 동서도로의 너비 구분	13
표 4. 경주지역 행정구역상의 시대별 도로의 수	19

〈그림 목차〉

그림 1. 경주지역 도로 현황도	11
그림 2. 경주분지 지형도	14
그림 3. 경주지역 도로의 방향성 비교	16
그림 4. 경주 성건동 342-43번지·342-17번지 유적의 도로와 인접유구간 해발비교	21
그림 5. 경주 서부동 19번지 도로와 중첩된 옥지(獄址) 출토유물	25
그림 6. 경주 서부동 19번지 옥지(獄址) 및 도로 배치도	26
그림 7. 경주 서부동 19번지 유적 토층도	27
그림 8. 경주 봉황로 유적과 태종로 유적 도로 현황도	29
그림 9. 1954년 경주지역 항공사진·조선읍내전도에 보이는 추정 목교지	31
그림 10. 경주 태종로 1차 유적 나-8구역, 가-4구역 도로전경 및 토층세부 ·	31
그림 11. 경주 태종로 2차 유적 7구간 도로전경 및 토층세부	32
그림 12. 경주 태종로 2차 유적 7구간 출토유물	32
그림 13. 경주 성건동 342-43번지·342-17번지 유적 위치 및 도로현황 ..	34
그림 14. 경주 성건동 342-17번지·342-43번지 유적 토층양상	35
그림 15. 경주시 성동동 일대 도로현황	37
그림 16. 1954년 경주읍성 주변 항공사진	38
그림 17. 경주읍내전도(慶州邑內全圖)의 경주읍성 주변과 성동동 일대의 도로현 황 비교	39
그림 18. 1912년 근세지형도에 보이는 도로의 방향	40
그림 19. 경주 성동동 149-1번지 유적 도로현황 및 토층양상	41
그림 20. 경주읍성유적 남북도로 및 토층양상	41
그림 21. 경주읍성유적 남북도로와 인접한 담장 3호 출토유물	42
그림 22. 경주 사정동 170-5번지 유적 동서도로 위치 및 전경, 토층세부 및 도	

로 출토유물	43
그림 23. 남고루 유적의 위치 및 하부 도로	46
그림 24. 경주 박물관 남측부지 2호 남북도로 현황	47
그림 25. 경주 동천동 891-10번지 유적 동서도로 침점(侵占)현상	48
그림 26. 경주읍내전도(朝鮮邑內全圖)에 보이는 조선시대 추정도로와 발굴조사 된 도로유적	51
그림 27. 경주지역 근세지형도	53

I. 머리말

본 연구는 신라왕경이었던 경주지역에서 발굴조사된 도로유구를 검토하는 것이다. 현재까지 경주지역에서 조사된 도로유구¹⁾가 많지만 대부분 신라·통일신라 도로로 해석되었다. 그러다 보니 많은 연구자들이 여기에 초점을 두고 고려·조선시대 도로에 대해서는 크게 주의를 기울이지 않았다.

왕경을 조성하기 위해서는 방리제와 같은 도시계획도 중요하겠지만 무엇보다 그와 함께 꼭 필요한 요소가 도로의 건설이라고 생각한다. 도시를 계획하면서 도로를 설계하는 것은 기초라고 할 수 있다. 도로는 사람이나 물자를 이동하기 위한 중요한 역할을 수행하는 동시에 도시를 구성하는 기반을 마련하기 때문이다.

이에 따라 도로의 경우 부분적으로 연구가 진행되고 있지만, 대체적으로 통일신라시대에 초점이 맞추어져 있다. 이 때문에 경주지역의 도로에 대한 시대에 따른 변화상을 밝히려고 하는 연구가 부족한 실정이다.

이는 신라왕경을 부각시키고자 하는 경주의 특수성과 고려와 조선시대의 도로의 고고자료들이 명확하지 않은 데에 있다.

도로는 역사의 흐름 속에서 보수 또는 쇠퇴하는 결과를 맞이하였을 것이다.

그런데 최근에 발굴성과가 누적되면서 경주에서 도로가 102개 가량 집계 되는 것이 확인된다²⁾. 그 중 통일신라시대로 편년되는 것이 대다수를 차지하는데, 이는 현황표가 발굴조사 유적을 중심으로 이루어졌고 도로를 제대로 분석하지 않은 문제점이 있지만 경주지역에서 확인되는 도로의 현황을 파악하는데 대략적으로 도움이 된다.

필자는 지금까지 경주지역에서 조사 보고된 도로유적 가운데 통일신라로 편년된 도로에 대해서 재해석해야 하는 필요성을 느꼈다.

도로의 경우 통일신라시대 이후 고려와 조선시대를 거치면서 침점(侵占), 파괴 혹은 폐기 되었을 가능성도 있고, 필요성이 인정되면 계속해서 사용했을 것으로 생각된다. 가령 도로에서 통일신라시대의 유물이 나왔다고 할지라도 주변유구에서 고려와 조선시대까지 편년되는 청자와 분청사기, 백자를 포함한 유물들이 출토되는 예가 빈번하게 보이기 때문이다. 그러면 이러한 것은 어떻게 해석하여야 할지 재고의 여지가 필요하다.

1) 이하 “도로”로 명명하고자 함.

2) 이동주, 2017, 『신라통일기 왕경의 구조와 운영』, 경북대학교 대학원 사학과 박사학위논문.

본고는 이러한 문제들을 인식하고 연구의 방향을 세 가지 정도로 설정하여 논지를 전개하고자 한다.

첫째, 신라왕경 내의 도로 자료들을 제시하고 분석하고자 한다.

분석의 기준은 유적에서 확인되는 도로와 주변유구들 간의 상호 관련성과 주변유적과의 연관성을 토대로 진행하였다. 때로는 고지도³⁾를 통해 조선시대의 공간적인 중심지와 도로를 연관시켜 살펴보았다.

그리고 발굴조사지역이 협소하거나 도로의 잔존상태가 양호하지 못한 것은 분석대상에서 제외하였으며 비교적 분석이 가능한 64개의 도로를 중심으로 현황표를 만들고 자료를 제시하여 분석하였다.

이를 토대로 경주지역에서 확인된 도로에 대해 너비와 방향, 공간의 변화를 중심으로 살펴보았다. 또 현재의 행정구역상의 시대적인 분포상황을 분석하고 그 결과를 표와 그래프로 나타내었다.

둘째, 고고자료를 통해 분석자료와 연결시켜 도로의 시대적 연속선상에서 재해석해야 할 필요성이 있는 대표적인 도로유적을 선별하여 이를 비교·검토하였다. 그리고 비슷한 경향성을 찾아 고려와 조선시대까지 사용되었을 도로에 대해 고고학적으로 추론해 보았고 시대의 단절로 인해 도로가 폐기되거나 그 기능이 축소되는 경향들도 함께 살펴보았다.

셋째, 이러한 내용을 뒷받침하기 위해 경주지역의 고지도 중 경주읍내전도(慶州邑內全圖)를 적극적으로 활용하여 현재의 발굴조사 자료와 비교하고 이를 통해 조선시대까지 주로 사용되었던 도로를 추적하였다.

하지만 경주지역에서 확인되는 도로는 대부분 소규모의 발굴조사이다 보니 조사지역 경계 바깥으로 이어지는 양상이다. 그래서 부분적인 도로를 가지고 전체적인 도로를 파악할 수 없다는 한계가 있다.

본고는 이러한 것을 염두에 두고 도로유적의 보고서에 제시된 시대적 편년을 부분적으로 재해석하는데 초점을 맞추었다. 이를 위해 주변유적을 비롯해서 같은 공간과 지근거리에서 확인되는 유구간의 연결성, 고지도, 1954년 항공사진⁴⁾ 등의 자료를 활용하여 시기적으로 고려·조선시대까지 연속적으로 사용되었다고 보여지는 도로유적을 중심으로 논지를 전개하고자 한다. 이는 경주지역 도로의 사용이 과거와 현재로 이어지는 시대의 연속선상에서 해석해야 한다는 인식에서 시작되었음을 강조하고 싶다.

3) 경주시·경주문화원, 2016, 『경주의 옛지도』. 서울:반디컴퍼넌스.

(본고에서 말하는 고지도는 주로 1798년에 제작된 경주읍내지도(집경전구기도)를 참고하였으며 이외에 외곽으로 통하는 길을 살펴보기 위해 광여도 경주부, 대동여지도, 동여도, 동역도 경상도, 여지도, 여지도 경주부, 조선지도 경상도 경주, 조선후기 지방지도 경주부, 지승 경상도, 지승 경주부, 청구도를 참조하였다.)

4) 국토지리정보원, 1954년 항공사진을 부분적으로 수정 게재하였다.

II. 연구사와 문제의 제기

경주지역의 도로는 그동안 독립적으로 연구가 진행되지 못하고 주로 신라왕경의 형성과 확장 및 범위와 관련해서 단편적으로 언급되어 왔다. 따라서 이 장에서는 선학들의 연구와 더불어 최근 도로에 대한 연구 성과를 제시하고 그 문제점을 살펴보기로 하겠다.

현재 도로에 관한 연구는 신라왕경 내의 방리제와 관련하여 단편적으로 제시하는데 그치고 있다. 대부분 『삼국사기』와 『삼국유사』에 표현된 방리제에 기초하여 신라왕경과 관련된 격자식 도시공간의 전개과정과 6부체제를 통한 신라왕경의 확장범위를 설명하면서 그 안에서 도로를 언급하고 있다.

그러면서 대부분 6세기를 기점으로 신라가 왕경을 정비하고 확장하는 8세기 중엽까지, 즉 통일신라시대를 전후로 한 도로의 편년이 대체적으로 많다.

예를 들면 선학들의 연구는 대부분 중국의 도성제, 발해의 상경성(上京城), 일본의 평성경(平城京)과 비교하여 신라왕경을 복원하려는 연구⁵⁾가 기초가 되었다. 하지만 신라왕경을 중국, 발해, 일본식 도성제를 차용하고 모방하였다는 기존연구는 현재의 고고학적 자료와 비교해 볼 때 많은 문제점이 있다.

특히 경주분지는 중국이나 일본의 도성에 비해 현저히 면적이 좁다. 또한 과거의 경주분지는 홍수의 피해를 가장 많이 받았던 지역이다. 이를 극복하기 위해서 통일신라 이전에는 조림(造林) 등을 통한 치수와 늪을 메운 대지조성을 하여 도시를 구축하였고, 그 후 고려시대에도 홍수예방을 위해 남고루⁶⁾와 같은 제방을 쌓기도 하였다.

이러한 자연지형으로부터 오는 제약요소들은 결국 외국(外國)의 도성이 입지한 지리적 환경과는 많은 차이가 있다.

물론 신라가 왕경을 형성하는 과정에서 외국(外國)의 사례들을 참조하

5) 윤무병, 1972, 「역사도시 경주의 보존에 대한 조사」, 『문화재의 과학적 보존에 대한연구』 1:114-134.

장순용, 1976, 『신라왕경의 도시계획에 관한 연구』, 서울대학교 환경대학원 도시계획학 전공 석사학위 논문.

민덕식, 1986, 「신라왕경의 도시설계와 운영에 관한 고찰」, 『백산학보』 33:9-62.

우성훈, 1996, 『신라왕경 경주의 도시계획에 관한 연구』, 성균관대학교 대학원 건축공학과 석사학위 논문.

6) 강봉원, 2005, 「경주 북천의 수리에 관한 역사 및 고고학적 고찰」, 『신라문화』 25:337-360.

였겠지만, 자연환경의 제약을 극복하는 과정에서 점진적으로 왕경을 구성하고 확장하였다고 보는 것이 타당할 것이다.

이러한 문제점을 인식하지 못하고 외국의 사례만을 인용하여 신라왕경의 도시계획이 질서정연하게 이루어졌다는 연구 또한 많다.

그 중 윤무병⁷⁾은 신라왕경에도 일본의 사례와 같이 폭 120m의 도로가 있을 것이라고 가정하였는데 그의 연구는 최근 발굴자료를 통해 설득력을 잃게 되었다. 왜냐하면 근래에 월성의 남동쪽에 너비 23m의 왕경대로만 확인 되었기 때문이다⁸⁾. 또 외국(外國)의 사례와 같이 정궁의 정면(남쪽)에 있어야 할 주작대로(朱雀大路)가 신라 월성의 북쪽에 있다는 것도 무리가 있어 보인다. 정면에는 남천과 산지가 가로막혀 있어 주작대로 설은 더욱 설득력이 없다고 봐야 할 것이다.

1987년 황룡사지의 발굴을 시작으로 구황동 일대에서 격자식 방(坊)의 흔적들이 발견되었다. 특히 구황동 왕경유적(S1E1)의 경우 하나의 방(坊) 안에 18개의 가옥이 확인되었고, 담장 밖 네 방향의 도로가 질서정연하게 구획되어 연구자들은 이러한 고고학 자료와 문헌과의 해석을 통해 왕경의 조성과 확장⁹⁾, 왕경구획에 사용된 척도¹⁰⁾, 담장을 기초로 한 방리의 성격과 도시범위의 확장과정¹¹⁾을 나름대로 해석하고 있다.

선학들의 연구는 일면 타당성이 있고 신라왕경을 복원하는데 있어 지대한 영향을 끼쳤다고 본다. 그렇지만 신라왕경의 전체모습을 황룡사지 일대에서 확인되는 자료만을 가지고 논하기에는 부족하다고 생각된다.

특히 격자식 방안에만 치우친 경향이 있는데 신라왕경의 구성이 산지와 하천의 자연적 지형을 피해 유동적으로 담장구획을 한 것을 조방(條坊)의 흔적으로 볼 수 없는지 의문을 던지고 싶다.

또 하나 도로는 앞서 언급했듯이 필요에 따라서 이후 시기에도 계속 사용할 수 있는 것이다. 그런데 현재까지 도로에 대한 연구들은 시대의 연속선상에 기초하여 해석된 것이 전무하다. 즉 신라에서 조선시대까지 이어져온 다양한 도로의 존재에 대해서 언급이 없다는 것이다.

7) 윤무병, 1972, 앞의 논문, p. 131.

8) 국립경주박물관, 2002, 『國立慶州博物館敷地 内 發掘調査報告書 -美術館敷地 및 連結通路敷地』.

9) 전덕재, 2015, 「신라왕경의 방에 대한 종합적 고찰」, 『신라왕경 중심구역 방 정비 및 활용을 위한 학술 심포지엄』, pp. 6-56. 경주시·신라문화유산연구원.

10) 황인호, 2010, 「신라 왕경 정비의 기준선과 척도」, 『한일문화재논집 II』, pp. 7-36.

11) 김도경, 2015, 「신라방의 도시공간 구조」, 『신라왕경 중심구역 방 정비 및 활용을 위한 학술 심포지엄』, pp. 118-146.

결국 이러한 연구경향들은 도로의 존속시기를 단절시키는 결과를 초래하였다. 최근 경주시가지에 대한 발굴조사가 활발히 진행되고 있지만 도로유적에 대해 주로 신라왕경의 도로를 중심으로 연구가 이루어지고 있어 여기에서는 각 연구자들이 제시한 견해와 문제점을 파악하고자 한다.

박방룡¹²⁾은 문헌기록에 근거하여 경주지역에서 확인되는 58개의 도로유적을 분석하면서 노면의 축조양상을 밝혔다. 그는 신라왕경 도로의 특징을 토축보다 석축에 기초한 배수구와 직선으로 구획된 도로가 많고, 일부 지형과 지물을 피해서 구축한 사선구조도 있다는 점을 들었다. 또 도로의 너비를 기준으로 15m 이상을 대로(大路), 10m 내외를 중로(中路), 5m 내외를 소로(小路)로 분류하였다. 또한 시대가 내려오면서 건물지 등이 들어서면서 도로를 침범하여 노면의 너비가 좁아지는 경향을 보인다고 설명하였다. 그리고 가장 이른 시기의 도로를 경주시 인왕동 556번지 유적의 하층도로로 보았다.

그는 신라왕경지역의 도로구획은 동시기에 이루어진 것이 아니라 단계적으로 진행되어 도성의 확대 및 확장의 과정을 반영하는 것으로 보았다. 또 선학들이 제시한 주작대로의 설은 재고의 여지가 있는 것으로 보고 신라 도성 내에서 외곽으로 뻗어 있던 교통로에 대해서는 성곽과 깊은 관련이 있었다는 점과 함께 관도의 위치를 역(驛)과 원(院)의 위치를 통해 설명하였다.

또한 문헌기록과 고고학적인 자료를 적절히 활용하여 신라왕경의 도로에 대한 특징을 잘 설명하였다. 하지만 그가 제시한 도로에 대한 설명은 표면적인 제시에 그치고 있으며 신라왕경의 방리제와 관련된 부수적인 차원에서 설명했다는 한계와 함께 도로가 가지는 성격 및 시대적인 해석이 부족하다고 할 수 있다.

박상은¹³⁾은 왕경도로와 지방도로의 비교 검토를 통해서 지방도로의 구조와 기능에 관해 설명하였다. 경주와 영남지방에서 확인된 도로를 가지고 지방도로의 구조적 측면을 검토해 지방도로가 보여주는 교통로의 기능과 정치·사회적 기능에 대해 접근하였다. 그의 연구는 신라의 왕경도로와 지방도로의 구조적인 측면에 대해서 새로운 시각으로 보았다는데 의의를 가진다. 하지만 자료 분석에 있어 왕경도로의 경우 주로 방리제와 관련된 도로를 참고하였고, 영남지역의 일부 도로들을 분석대상으로 삼아 연구를 진행함에 있어 도로의 기능과 구조에만 치우쳤다는 한계가 있다.

12) 박방룡, 2013, 『신라도성』, 서울:학연문화사.

13) 박상은, 2006, 『영남지역 고대 지방도로의 연구』, 영남대학교 대학원 문화인류학과 석사학위논문.

장용석¹⁴⁾은 신라지역의 대표적인 도로유적을 나열하고 신라도로의 특징을 고찰하였으며, 경주이외지역을 지방으로 설정하여 대구, 경산, 마산, 울산, 등의 지역에서 확인된 도로의 성격을 비교·검토하였다. 그는 고고학 자료를 중심으로 왕경도로와 지방도로의 특징을 설명하였다.

그는 신라왕경의 도로는 중국의 영향을 일정부분 받았을 것이라고 설명하였다. 또한 도시계획에 의한 직선형의 도로가 많으며, 지방은 왕경의 도로와 같이 규격화된 도로망은 확인되지 않았다고 보았다. 그의 연구는 신라왕경에서 발굴조사된 도로를 지방도로와 비교하여 도로의 기능적 성격을 제시했다는 것에 의의를 가진다고 할 수 있다. 하지만 그의 연구 또한 표면적 자료제시와 왕경전체가 아닌 일부의 유적소개로만 그쳤다는 한계가 있다.

소배경¹⁵⁾은 전국에서 확인된 77개소의 도로유적을 분석하여 도로의 구성요소와 노면의 위치에 따른 도로의 특징을 설명하였다. 이러한 특징을 바탕으로 도로를 유형별, 공정별로 분석하여 지역적 특징에 따른 축조공정의 차이를 설명하였다. 그는 신라, 백제, 가야의 도로는 입지와 기반조건에 따라 시공방법을 달리한다고 하였다. 또 도로를 축조하는데 기능별 수준의 차이를 들어 왕경도로-간선도로-촌락간 도로-촌락내 도로로 나누어서 그 특징을 설명하였다.

그의 연구는 지방별로 확인된 유적을 분석하여 입지적·지형적 차이에 따른 도로의 축조공정별 특징을 잘 설명하였고 도로의 기능적 성격을 제시하였다는 점에서 의의를 갖는다. 하지만 조선시대 자료를 분석하는데 있어 보고서의 해석을 별다른 비판 없이 그대로 수용하였고 다양한 유적에서 확인되는 도로를 제시하지 않아 대상을 분석함에 있어 자료가 부족한 것이 아닌가 생각된다.

그런데 도로에 대해 문헌과 고고자료를 활용한 다양한 분석을 진행한 연구가 있는데 강봉원¹⁶⁾은 신라왕경 내의 42개의 유적을 대상으로 도로를 분류하고 폭의 다양성을 제시하였다. 그에 의하면 왕경의 도로가 단순히 대로, 중로, 소로 세 가지 유형만 있었던 것이 아니라는 것을 다양한 통계자료를 통해 분석하였다.

이러한 것은 결국 고고자료를 통해서 신라왕경의 도로 너비가 다양하게 확인됨으로서 그동안 왕경의 질서정연했던 조방제(條坊制)가 사실은 특정

14) 장용석, 2006, 「新羅道路의 構造와 性格」, 『영남고고학』 38:105-144.

15) 소배경, 2008, 『고도로의 공학적 측면에 관한 연구』, 경남대학교 대학원 사학과 석사학위논문.

16) 강봉원, 2008, 「신라왕경의 인구수에 관한 역사 및 고고학적 고찰」, 『대구사학』 90:1-37.

한 범위에서 이루어졌다는 점과 신라의 도시계획이 질서정연하게 이루어지지 않았을 가능성을 시사한다고 보았다.

그의 연구는 신라왕경의 공간적 범위와 방(坊)의 크기와 수, 방안 내의 도로의 수와 폭 등 다양한 척도를 통해 신라왕경의 인구수를 논리적으로 고찰하였다. 그리고 신라 방리제와 인위적인 바둑판식 도시구획에 초점을 둔 연구의 경향을 새롭게 환기 시켰다는 점에서 의의를 가진다. 아쉽게도 표본으로 제시된 도로를 동시기로 간주하였다는 문제점이 있지만 이는 시대적 편년이 확실하게 정립되지 않은 도로연구의 문제점이기도 하다.

이상의 연구성과들을 종합하면 아래의 (표 1)과 같다.

<표 1> 도로의 기존연구 성과

연구자	견해
박방룡	신라왕경의 도로에 대해 문헌기록과 고고자료를 이용하여 그 특징을 설명, 신라왕경 외곽의 교통로는 성곽과 관련짓고 관도에 대해 역(驛)과 원(院)의 위치를 통해 일부 추정하였음.
박상은	왕경도로와 지방도로를 비교·검토하여 지방도로의 구조적 특징을 설명하고 지방도로가 주로 교통로의 기능을 하면서 정치·사회적으로 왕경과 지방도시를 연결하는 기능을 담당 한 것으로 보았음.
장용석	고고자료를 통해 영남지방의 신라 왕경도로는 도시계획에 의해 규격화된 도로망을 갖춘 반면 지방도로는 규격화 되지 않아 신라왕경과의 차별화로 이해하였다. 이러한 것은 결국 중앙과 지방과의 차이를 단적으로 보여주는 지표라고 보았음.
소배경	전국의 77개소 도로유적을 분석하여 도로의 구성요소와 노면의 위치에 따른 도로의 특징을 설명, 도로를 구축할 때 수준별 차이를 들어 왕경도로-간선도로-촌락간 도로-촌락내 도로로 나누어서 그 특징을 설명함.
강봉원	문헌기록과 고고자료를 바탕으로 분석하여 신라왕경의 도로 폭이 다양하다는 것을 확인하였다. 이를 통해 신라왕경의 질서정연했던 조방제(條坊制)가 사실은 특정한 범위에서만 이루어졌다는 점과 신라의 도시계획이 질서정연하게 이루어지지 않았을 수 있다고 보았음.

결국 도로에 대한 연구는 신라왕경의 형성 및 확장과 관련한 도시계획의 일환으로 이루어졌고 주로 신라왕경과 그 이외의 지역을 지방으로 간주하여 그 구조와 기능에만 치우쳐 연구되어져 왔다는 한계를 가진다.

도로는 한번 축조되면 상당히 오랜기간 사용되는 특징을 가지고 있음에도 불구하고 그동안의 도로연구는 독립적으로 이루어지지 못했고 특히 도로의 시대적인 해석에 있어서는 실제 발굴조사에서 고려와 조선시대까지 이어지는 흔적들이 관찰되지만 대부분의 연구자는 통일신라시대의 방리제와 관련된 도로로 해석하여 도로의 시대성을 염두에 두지 않았다.

이러한 도로연구는 최근에서야 새로운 관점에서 바라보는 연구성과가 축적되었지만 아직까지 독립적이고 시대성을 반영한 도로연구는 부족하다고 생각된다.

이에 본고에서는 이러한 도로연구의 문제점을 인식하고 고고자료를 통해 경주지역에서 확인되는 도로의 시대적 편년에 대해서 새로운 시각으로 재해석하고자 한다.

III. 고고자료 및 분석

현재 경주지역에서 확인되는 도로는 대부분 신라-통일신라시대로 보고되어 있고, 부분적으로 고려시대와 조선시대의 도로도 확인된다.

이 장에서는 경주지역에서 확인되는 통일신라시대에서 조선시대까지 사용되었을 64개의 도로유적을 글의 말미에 (부록 표)로 정리하였다.

이를 기준으로 여러 가지 분석을 진행하고자 한다. 그리고 통일신라시대로 편년되는 인왕동 주변의 신라왕경의 도로에 대해서는 이미 선학들이 해석한 부분에서 별다른 견해의 차이가 없으므로 근래에 국립경주문화재연구소에서 출간된 신라왕경의 도로 자료¹⁷⁾를 참조하여 부분적으로 인용하였다는 점을 밝혀 둔다.

그 동안 발굴조사 성과가 축적되면서 도로유적 또한 많이 확인되었다. 그런데 도로유적에 대한 발굴조사가 주로 협소한 공간에서 많이 진행되었다. 또 조사경계 범위 밖으로 계속 이어지거나 도로의 잔존상태가 불량하고, 근래 교란으로 인해 유실 및 파괴되어 그 전모를 밝힐 수 없다고 판단되는 도로들은 분석대상에서 제외하였고 비교적 분석이 가능한 64개의 도로를 중심으로 살펴보고자 한다.

이를 위해 (부록 표)에 제시된 도로의 방향과 너비, 시기¹⁸⁾와 해발과 인접유구에서 출토된 유물과의 연관성, 개보수(改補修) 흔적 등을 참조하여 분석을 진행하였다.

먼저 도로 너비에 대한 다양한 분석을 통해 남북도로와 동서도로를 현재의 행정단위별로 나누어 논고를 전개 하고자 한다. 또한 경주지역에서 확인되는 64개의 도로유적 중에서 도로의 방향이 직선형의 남북방향과 동서방향만 있는 것이 아니고 사선(斜線)으로 되어 있는 것도 있다는 것을 분석을 통해 제시하고자 한다.

마지막으로 신라왕경의 중심지인 월성주변과 그 후 시대의 변화로 인해 경주읍성으로 중심지가 변하면서 나타나는 공간적인 변화상을 살펴보고자 한다.

17) 국립경주문화재연구소, 2016, 『신라왕경의 도로』. 서울: 디자인공방.

18) 여기서 제시한 경주지역 도로유구의 시기는 보고서에서의 편년을 참고하여 그대로 제시하였고, 그 뒤에는 필자가 편년을 재해석하여 제시한 것이다. 그 근거는 협소한 발굴조사 공간의 유적에서 확인되는 도로유구와 주변유구의 해발선이 동일하고 인접하거나 연결하고 있는 주변유구에서 고려·조선시대의 유물들이 출토되는 경우 이를 통일신라 이후까지 도로가 사용되었다고 보았다.

1. 경주지역 도로 너비에 대한 분석

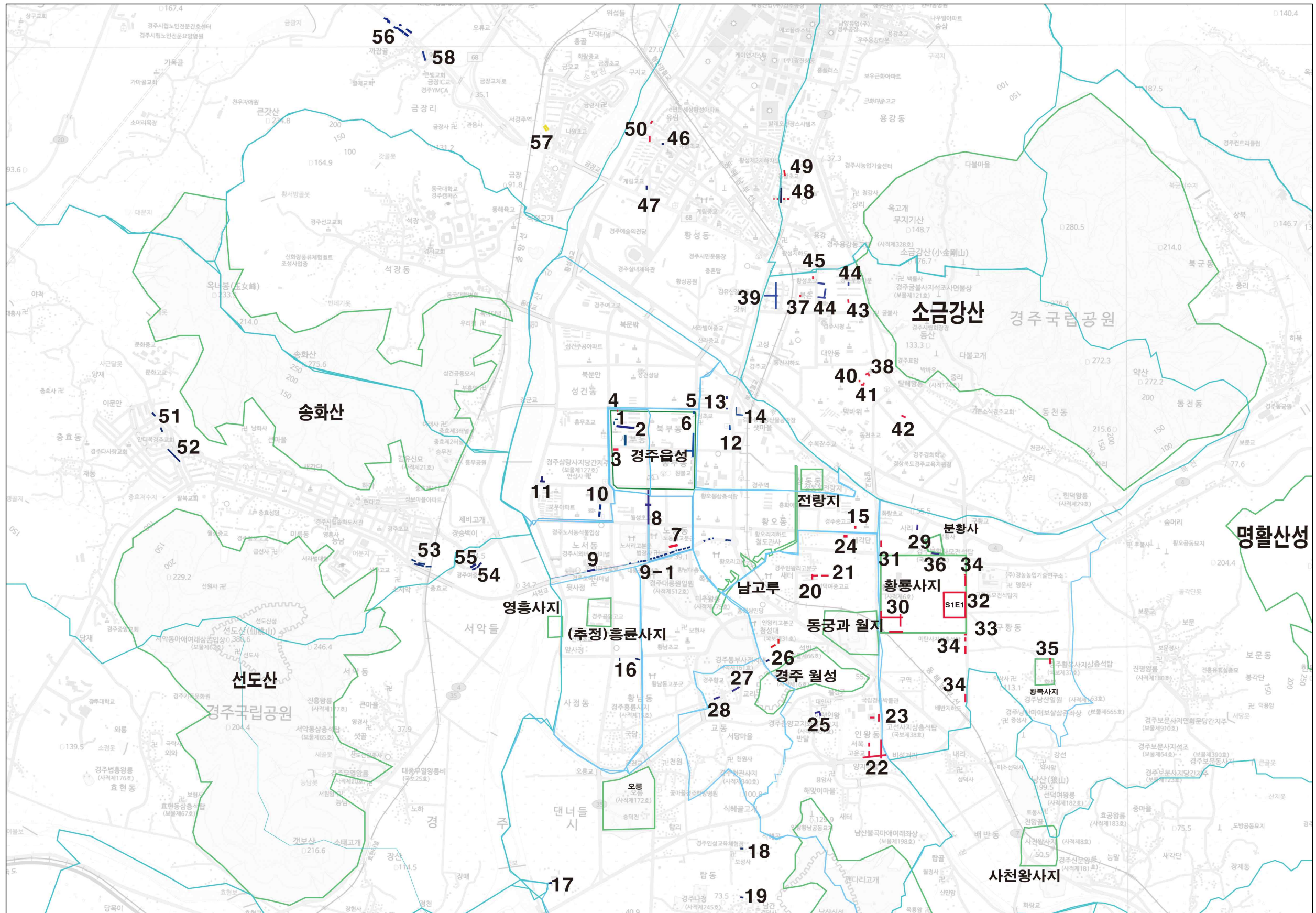
여기에서는 경주지역의 주요유적을 비롯해 현재의 행정단위별로 도로가 분포하고 있는 상황을 확인하기 위하여 도로유구 현황을 표시하였다(그림 1).

경주지역의 도로유적 현황을 보면 크게 통일신라시대(그림 1의 빨간색 도로)와 고려·조선시대의 도로(그림 1의 파란색 도로)로 크게 구분하여 놓았는데, 이는 64개의 도로유적을 정리한 [부록 표]와 일치시켜 분석의 진행을 용이하게 하기 위해서이다.

본고에서는 (부록 표)와 (그림 1)을 활용하여 여러 가지 분석을 진행하고자 한다.

경주지역에서 확인되는 64개소의 도로유적에서는 다양한 도로의 너비가 확인되었다. 하지만 인왕동 유적이나, 구황동 유적과 같이 조사지역을 전면적으로 조사했을 경우, 신라왕경과 관련된 조방도로의 규모를 확인할 수 있었지만, 다른 행정구역에서 확인되는 도로의 경우 조사경계로 계속 이어지고 있는 양상도 확인되었다.

이러한 한계를 인정하고 보고서에서 확인된 도면과 내용을 바탕으로 도로의 너비를 있는 그대로 사용하고자 한다. 또한 하나의 유적에서 확인되는 도로가 서로 유기적으로 연결되어지는 경우에는 문제가 없지만, 산발적으로 여러 개의 도로가 흩어져서 확인되는 경우에는 가장 너비가 큰 것을 기준으로 표기하여 분석을 진행하였다.



<그림 1> 경주지역 도로 현황도 (도면에 표기된 숫자는 “부록 표”의 유적번호와 동일함)

(부록 표)를 통해서 64개의 도로유적을 확인한 결과 경주지역에 발굴조사된 도로의 너비는 1-21m 이상으로 다양한데 이를 다시 정리하면 (표 2)와 같다.

<표 2> 경주지역 남북도로와 동서도로의 다양한 너비 비교(중복개수 제외.)

도로방향 도로너비	남북도로	동서도로	계
1-3m	4개	8개	12개
3.1-5m	7개	7개	14개
5.1-7m	5개	6개	11개
7.1-9m	4개	4개	8개
9.1-11m	6개	1개	7개
11.1-13m	1개	0	1개
13.1-15m	0	2개	2개
15.1-17m	2개	2개	4개
17.1-19m	1개	0	1개
19.1-21m	2개	1개	3개
21.1-23m	0	0	0
23.1-25m	1개	0	1개
합 계 (백분율)	33개 (51.56%)	31개 (48.44%)	64개

남북도로의 경우 도로의 너비가 가장 작은 것이 2.2m로 동천동 820-9번지 유적¹⁹⁾의 남북도로(부록 표-40번)가 가장 작은 것으로 나타났다. 반면에 경주 박물관 미술관 부지 유적²⁰⁾의 남북도로(부록 표-23번)가 23.7m로 너비가 가장 크다.

남북도로의 경우 너비가 2.2-23.7m로 다양하다는 것을 알 수 있고 평균적으

19) 한국문화재재단, 2011, 『2010년도 소규모 발굴조사 보고서 III -대구·경북1-』.

20) 국립경주박물관, 2002, 『國立慶州博物館敷地 内 發掘調査報告書 -美術館敷地 및 連結通路敷地-』.

로 8.85m 가량의 너비를 가진다고 할 수 있다. 또한 64개소에서 발견된 도로 중 33개로 백분율로 나타내었을 때, 51.56% 가량의 점유율을 차지하고 있다.

동서도로의 경우 너비가 가장 작은 것이 태종로 2차 부지유적²¹⁾의 1.7m 도로(부록 표-9번)이고, 너비가 가장 큰 것이 충효동 640번지 유적²²⁾의 20m의 도로(부록 표-50번)이다. 동서도로의 평균너비는 6.77m 가량이고 64개의 도로 유적 중 48.44%의 점유율을 차지하고 있다.

이러한 결과를 종합하면 남북도로가 동서도로에 비해 2.08m 가량 더 넓은 것을 알 수 있다.

또한 이렇게 확인된 다양한 폭의 도로들은 신라왕경이 바둑판식의 격자형 도시구획으로 이루어져 있었다는 기존 연구의 문제점을 지적한 강봉원²³⁾의 견해처럼 신라는 모눈종이 모양으로 질서정연하게 도시계획이 이루어지지 않았을 가능성을 시사하는 것이다. 또한 통일신라시대의 도로가 단순히 세 가지 유형(소로, 중로, 대로)의 도로만이 있었던 것이 아니라 다양한 폭의 도로가 있었다는 것을 나타내는 것이다.

(표 2)의 결과를 바탕으로 편의상 도로의 너비를 1-4m 까지 소형급 도로로 구분하고, 4.1-10m 까지를 중형급, 10.1-20m 이상의 도로를 대형급으로 구분하였다(표 3).

<표 3> 경주지역 남북도로와 동서도로의 너비 구분(중복개수 제외.)

도로너비 (m) \ 방향	남북도로	동서도로	계
1-4m (소형급)	7개 (10.94%)	10개 (15.62%)	17개
4.1-10m (중형급)	15개 (23.43%)	16개 (25%)	31개
10.1-20m 이상 (대형급)	11개 (17.19%)	5개 (7.82%)	16개
합계 (백분율)	33개 (51.56%)	31개 (48.44%)	64개

21) 신라문화유산연구원, 2013, 『경주 태종로 전선지중화부지(2차) 유적』.

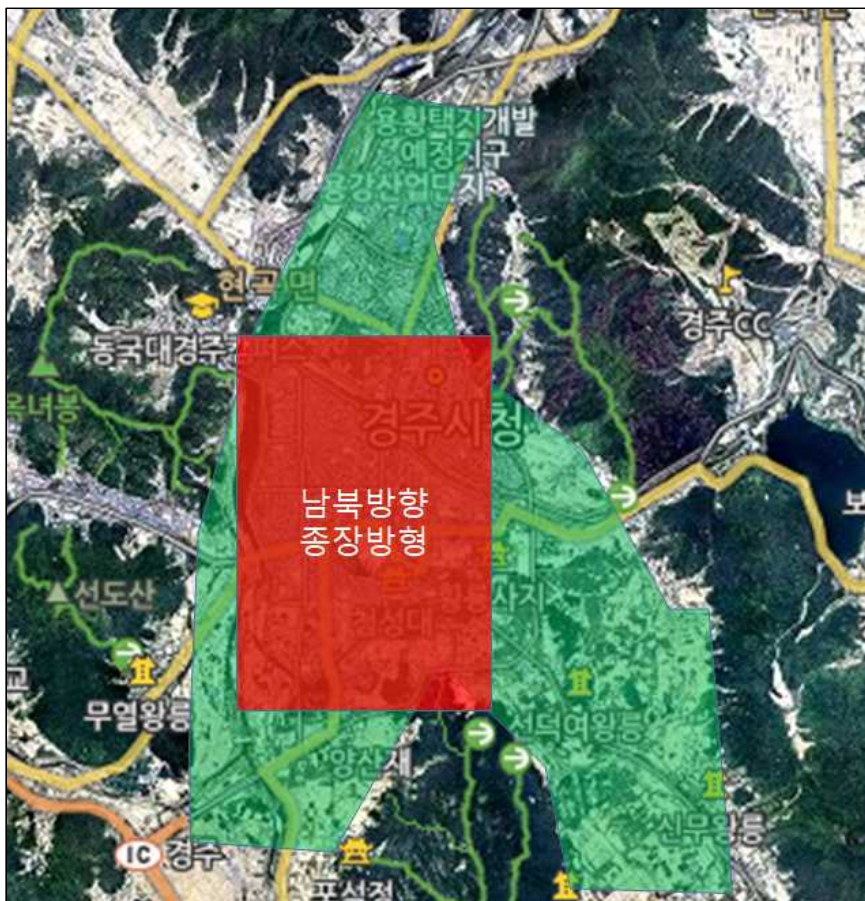
22) _____, 2009, 『慶州 忠孝洞 都市開發事業地區 遺蹟』.

23) 강봉원, 앞의 논문, 2008, p. 21.

즉 4m까지의 소형급 도로는 수레가 한 대 정도 지나갈 수 있는 골목길 또는 마을길로 사용되었으며, 4m 이상 중형급 도로는 수레가 두 대 정도 지나갈 수 있는 이면도로, 10m 이상의 대형급 도로는 수레가 여러 대 교차(交叉)할 수 있는 왕복도로 및 교통로 등의 기능을 담당했을 것으로 추정된다.

또한 10-20m의 대형급 도로에서부터 남북도로와 동서도로의 차이가 발생하기 시작한다.

경주지역에서 확인되는 도로들이 남북방향으로 이어지는 도로의 너비를 동서도로 보다 더 넓게 구축하였다는 것인데 이는 경주가 입지하고 있는 지형적(지리적) 요소와 무관하지 않았을 것이라고 생각된다(그림 2).



<그림 2> 경주분지 지형도 (출처 : 네이버 지도 수정 게재)

즉 지형적으로 경주분지의 지형이 남북방향으로 좀 더 길게 뻗어 있는 종장방형의 모양이고 외곽 쪽으로 동쪽은 바다와 접해 있고 서쪽으로는 크고 작은 산지들이 가로 막혀 있는 지형적 요인과 경주분지를 연결하는 큰 도시들이 주로 북동쪽의 포항과 남동쪽과 남서쪽에 위치한 언양과 울산광역시 그리고 경주분지의 남서쪽 방향에서 북쪽으로 가면 영천-경산-대구로 이어지는 남북방향 중심의 지리적 특징과 관련되었을 것으로 추정되기 때문이다.

일례로 북쪽으로 포항방면으로 연결되는 경주 구황동 일대에 위치한 도로들이 동서도로에 비해 남북도로가 대형급에서 많이 확인되는 점(부록 표 참조)과 마찬가지로 남쪽의 언양방면에서 올라와 다시 북쪽의 포항방면으로 연결되는 경주읍성 주변 일대의 남북방향의 도로들이 동서도로에 비해 너비가 넓은 점 등을 통해 이러한 경향들이 서로 유기적으로 관련되었을 것으로 추정된다.

또한 대형급의 도로들은 지금의 행정구역상으로 볼 때 주로 신라왕경 유적이 밀집된 곳(인왕동, 구황동, 황오동)과 경주읍성 주변과 외곽을 잇는 지역(서부동, 동천동, 황성동, 충효동, 내남면)에서 나타나고 있는 것이 특징인데 이는 통일신라시대와 고려·조선시대 이후에 중요시되었던 중심구역(월성과 경주읍성)으로 향하는 길들이 주로 이용된 것과 관련 있다고 생각된다.

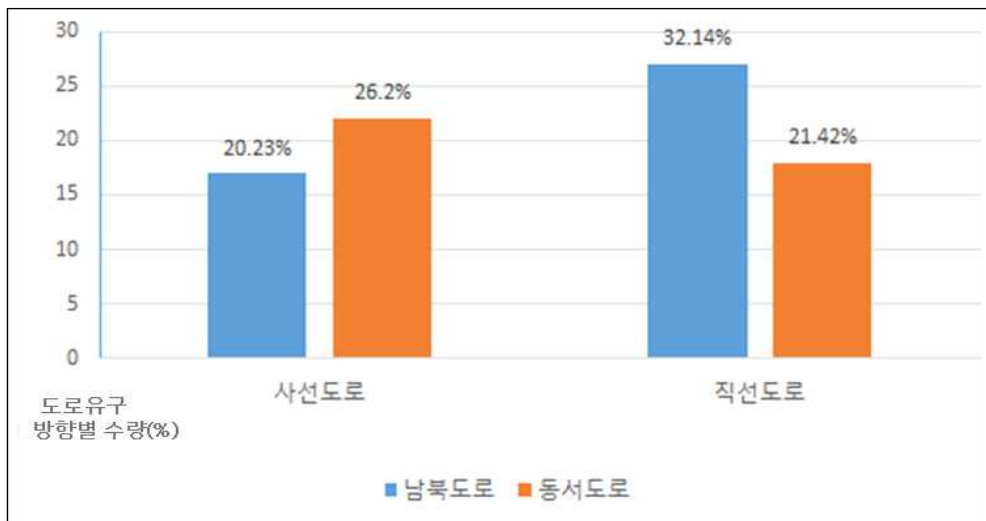
2. 경주지역 도로의 사선(斜線)방향²⁴⁾에 대한 분석

경주지역의 도로는 각기 남북방향의 도로와 동서방향의 도로가 주로 확인이 되었다. 다만 곡선도로는 수레바퀴 흔적이 많이 나타나는 외곽지역(서악동, 충효동, 현곡면)에서 주로 확인이 되었다. 이러한 도로들은 남북 또는 동서방향의 축에서 살짝 비껴가는 경우와 하천과 산지를 비껴가는 듯한 유동적인 방향도 관찰된다.

여기에서는 경주지역에서 확인되는 64개소의 도로유적을 대상으로 남북 도로와 동서도로를 기준으로 방향성에 대해서 각각 분석하고자 한다.

앞서 제시한 (그림 1)의 경주지역 도로현황을 참고하여 직선도로와 사선(斜線)형의 도로를 비교·분석하면 (그림 3)과 같다.

<그림 3> 경주지역 도로의 방향성 비교



그 결과 직선방향의 남북도로가 27개(32.14%)로 우세하고, 사선방향의 도로의 경우 남북도로와 동서도로가 각각 17개(20.23%), 22개(26.2%)로 동서도로가 우세함을 보였다.

이는 직선방향의 남북도로가 월성주변과 전랑지, 황룡사지 주변으로 신라왕경의 중심지에서 보다 많이 확인된다는 결과를 얻을 수 있었다.

한편 사선방향의 도로들도 상당수 확인되어 주목된다. 여기에서는 직선

24) 여기에서는 도로의 장축방향을 기준할 때, 축이 비스듬하게 확인된 도로에 대해서는 편의상 모두 사선(斜線)방향이라고 명명하였다.

방향의 도로 보다 사선방향의 도로에 대해서 앞서 제시한 [그림 1]을 통해 중점적으로 짚어 보고자 한다.

먼저 월성을 기준으로 서쪽지역 일대(월성의 서쪽일대, 서천 주변, 태종로 주변, 경주읍성 주변, 소금강산 주변, 북천너머 황성동 및 강변로 일대, 하천 밖 지역)에서는 도로 축의 방향이 사선방향으로 바뀌는 듯 함이 확연히 나타난다.

대표적으로 첨성대 남쪽과 월성의 서북쪽 동서도로 및 경주박물관 남측 부지에서 발견된 동서도로에서는 모두 직선방향의 축이 아닌 사선으로 된 장축방향이 확인되었고, 경주 교동일대에서도 사선방향의 도로들이 확인되었다. 그리고 소금강산이 위치한 동천동 일대와 경주읍성 주변일대, 북천너머의 황성동을 비롯한 강변로 일대에서도 사선방향의 도로들이 확인되었다.

아울러 외곽지역으로 통하는 금장리, 내남면, 덕천리 등지에서도 유동적인 방향성이 관찰된다. 대표적으로 내남면에서 경주읍성까지 이어지는 남북방향의 도로는 현재의 국도 35호선 주변과 태종로 일대의 국도 4호선이 교차하는 지점에서 동서방향의 도로와 만나는데 이 도로는 서쪽으로 서천을 지나 건천과 영천방향으로 이어진다.

이들 도로에서는 모두 조선시대까지 편년되는 분청사기와 백자편들이 확인되었고 경주읍성을 기준으로 남북방향의 외곽지역을 연결하는 도로와 관련되었을 것으로 추정된다.

북천너머의 황성동 일대에서도 남북방향의 도로가 하천을 따라 유동적으로 이어져 있는데, 이는 마찬가지로 경주읍성에서 현재의 포항으로 연결되었던 교통망의 도로로 추정된다.

즉 직선형의 도로는 주로 월성주변의 동쪽에서 보이고, 사선형의 도로들은 월성을 기준으로 서쪽과 서남, 서북쪽, 하천너머 외곽을 이어주는 곳에서 보다 많이 나타나고 있으며 이러한 사선형의 도로들은 동서방향의 도로에서 보다 특징적으로 나타나고 있다. 또한 시대적으로도 사선방향의 도로 중 고려와 조선시대로 편년되는 남북도로가 58%(전체 17개 중 10개), 동서도로가 68%(전체 22개 중 15개)로 직선형의 남북도로와 동서도로 보다 많이 확인되고 있는 경향을 보인다.

이를 통해 경주의 옛 도로들은 주도로로 사용되는 어느 한 지점에서 만나기 위해 유동적으로 장축방향이 변화되는 것으로 추정된다. 즉 중심구역으로 가기 위해 여러 갈래의 도로가 한 곳으로 만나거나 지형적인 요소들로 인해 장축방향이 변화되는 현상들로 이해할 수 있다.

이러한 도로들은 정보전달을 비롯해서 파발 및 군사목적 등 다양한 교

통의 기능을 수행하기 위해서 효율적이고 합리적인 방향의 도로들로 구축되었을 것이라고 추정된다. 그리고 분석결과를 통해 경주지역 곳곳에 형성된 지형적 요소들이 도로의 방향을 설정하는데 상당한 영향을 끼쳤다고 볼 수 있다.

그동안 경주지역의 도로연구는 황룡사지 일대에서 발견된 격자식 방리 도로에 초점을 두고 진행되어져 왔다. 하지만 발굴조사 결과들이 축적되면서 도로에 대한 방향성도 새로이 검토되어야 할 것이다.

3. 경주지역 도로의 시대에 따른 공간적 변화 분석

경주지역의 도로가 시대를 거치면서 고려시대와 조선시대에 와서도 계속 같은 공간에서 존속되었는지는 확실하게 알 수는 없다. 하지만 통일신라시대의 도로 유적이 상당수 확인되고 있고, 최근에 와서 일부 유적에서 고려시대와 조선시대의 도로유적들이 확인되어 어느 정도 시대적 변화를 유추할 수 있게 되었다. 이는 고(古)도로연구에 있어 다행스러운 일이나 경주지역에 산재하는 도로의 시대적인 변화상을 완전히 파악하기 위해서는 자료의 축적이 더욱 필요하다.

여기에서는 (부록 표)를 참고하여 선별된 64개의 도로유적을 기준으로 지금의 행정구역상에서 확인되는 도로를 시대별로 분류하여 보았다.

그 결과 경주읍성 주변의 행정구역(경주읍성, 서부동, 노동동, 노서동, 성건동, 성동동)에서 조선시대의 도로들의 점유율이 우세함을 보였다. 한편 통일신라시대의 도로들은 지금의 인왕동과 구황동, 북천 이북의 용강동과 동천동 지역에서 우세함을 보였다(표 4).

하지만 고려시대의 도로는 64개의 도로유적 중 4개소에서만 확인이 되어 가장 작은 점유율을 보이고 있다. 결국 고려시대의 도로에 대한 의문점을 명확히 풀 수 없다는 한계를 인정하고 고려시대의 도로를 조선시대 도로의 연속선상에서 바라보는 관점에서 논지를 전개하고자 한다.

여기서 중요한 것은 앞서 분석한 자료들을 통해 볼 때 도로의 너비와 방향성을 가지고 도로의 사용 시기를 반영한다거나 시대별로 구분 짓는다는 것은 합리적이지 못하다고 판단된다. 그보다 도로들의 여러 속성들을 비교 검토하여 시대적으로 재해석된 결과와 고려와 조선시대까지 도로의 점유율이 높은 지역과 연관시켜 보았다. 이를 통해 시대적 연속성이 보이는 도로유적이 과연 경주지역의 어느 곳에 많이 분포하고 있는지 자료를 통해 살펴보기로 하겠다.

경주지역에서 선별된 64개소의 도로를 지금의 행정구역별로 나타내면

아래의 (표 4)와 같다. 또한 앞서 말했듯이 유구들이 조사경계 밖으로 계속 이어지고 있는 상황이므로 전체적인 양상을 파악하는 것이 어렵다. 이를 해결하기 위해서는 주변유적들을 함께 비교하면서 종합적으로 도로의 시기를 해석해야 한다고 판단하였다. 또한 (표 4)와 같이 지금의 행정구역 상에서 확인된 도로를 시대별로 그 수를 분류해 보았다.

<표 4> 경주지역 행정구역상의 시대별 도로의 수

시대 행정구역	통일신라	고려	조선	계
서부동·경주읍성	3		3	6
노동동·노서동	1		2	3
성건동·성동동			5	5
황오동·탑동	2	1	2	5
인왕동	5		2	7
교동			2	2
구황동	6	1	1	8
용강동·동천동	7		2	9
황성동	2		3	5
충효동·서악동			5	5
현곡면		2	1	3
내남면	1		2	3
건천읍			2	2
안강읍			1	1
합 계 (백분율)	27(42.19%)	4(6.25%)	33(51.56%)	64

그 결과 통일신라시대까지 편년된 도로가 27개소(42.19%)이고, 고려시대까지로 편년된 도로가 4개소(6.25%), 조선시대까지 편년된 도로가 33개소(51.56%)이다.

통일신라시대의 도로들은 지금의 행정구역으로 볼 때 경주시내에 위치한 구황동과 인왕동에 집중적으로 분포하고 있다. 또한 북천너머의 동천동과 용강동에도 통일신라시대의 도로들이 많이 분포하고 있다. 이는 현재까지 확인된 고고자료를 통해 볼 때 인왕동과 구황동, 북천너머 용강동을 중심으로 인적·물적 이동이 활발했음을 의미한다고 볼 수 있다.

이와 반대로 고려·조선시대 도로는 지금의 경주읍성 주변 일대에서 많이 확인되고 있다.

한편 도로의 경우 유물이 확인되지 않거나 출토유물이 빈약한 경우가 많고, 유물이 출토되더라도 그 시기에 사용되었던 유물이 아니라 전대(前代)에 사용되던 유물과 후대(後代)의 유물이 섞여서 출토되는 경우가 많다. 이는 앞에서 말했듯이 도로가 자연스럽게 그 필요에 의해 후대에도 사용되었다는 것을 의미한다.

즉 통일기로 편년된 도로일지라도 주변유적에서 통일신라시대의 도로와 함께 인접한 주변유구에서 고려와 조선시대의 유물이 확인되는 경우 이를 연속선상에서 해석해야 한다고 판단하였으며 하나의 유적에서 통일신라시대 중심의 도로와 건물지 등이 확인되었지만 서로 유기적으로 연결된 주변유적에서 조선시대의 유물들이 도로를 비롯한 주변유구에서 확인된다면 이에 대한 시대적 해석을 새롭게 보아야 한다고 판단하였다.

또 하나 보고서 상의 도로와 관련하여 좁은 공간에서 확인된 도로와 주변 유구간에 고려와 조선시대 흔적이 나타나는데도 불구하고 통일신라 중심의 시대적 편년이 제시되었을 때에는 추가로 해발을 서로 비교해 보았다.

일례로 성건동 342-17번지 및 342-43번지의 유적²⁵⁾에서 남북도로가 확인되었다. 이들 유적은 100평 남짓한 규모에서 발굴조사가 진행되었고 여기에서 확인된 도로와 주변의 건물지와는 불과 5m내외의 거리로 서로 지근거리에 위치하고 있음에도 불구하고 보고서에는 아래의 (그림 4)와 같이 도로와 주변유구간에 시기차가 발생하였다.

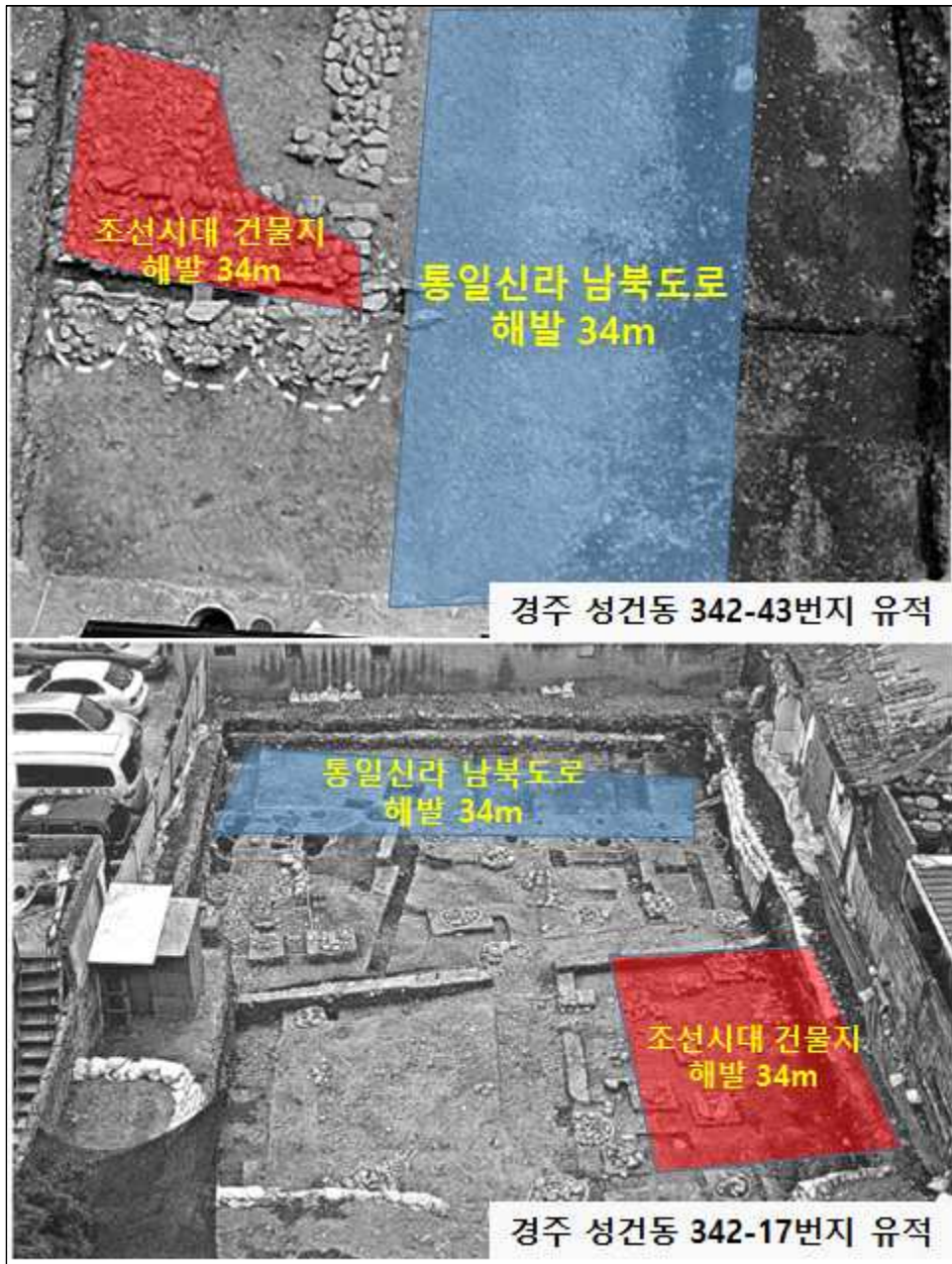
즉 도로에서는 통일신라시대의 유물이 출토되었고 인접한 건물지와 적심에서는 청자편을 비롯한 분청사기 편이 출토되었다고 해서 도로의 사용시기를 다르게 본 것이다.

필자는 도로유적의 상부 문화층이 훼손된 점과 도로와 주변유구가 협소한 공간에서 서로 지근거리에 위치한 점, 도로와 주변유구에서 출토된 유물이 비록 상이하지만 조사지역의 유구들이 위치한 해발이 별다른 차이가 없거나 동일할 때에는 도로와 인접유구 간에는 시기적으로 서로 관련성이 있다고 판단하였고 도로가 고려 또는 조선시대까지 긴 연속성을 가지고 사용되었다고 추정하였다.

하지만 (부록 표)에 제시된 해발고도는 도로와 주변유구간의 시대적인 연속성을 무조건 반영한다고 볼 수 없다. 다만 협소한 공간에서 도로와 주변유구가 동일한 해발선상에 서로 인접하여 위치하고 있는데도 출토유물이 다르다고 해서 도로와 주변유구의 시기를 달리 판단하는 것보다 시기적으로 서로 연결성을 가지고 보아야 한다는 견해를 제시하는 것이다.

25) 영남문화재연구원, 2004, 『慶州 城乾洞 342-17番地 遺蹟』.

계림문화재연구원, 2015, 『경주 성건동 342-43번지 유적 -공동주택신축부지-』.



<그림 4> 경주 성건동 342-43번지·342-17번지 유적의 도로와 인접유구간 해발 비교(위: 계림문화재연구원, 2015, p. 52, 아래: 영남문화재연구원, 2004, p. 70, 수정 게재)

결국 이러한 해석은 신라왕경의 중심지인 구황동과 인왕동에 위치한 월성을 비롯한 황룡사지 일대에서 주로 사람과 물자의 이동이 빈번히 이루어졌다는 것을 의미하고 삼국통일 이후에는 월성 일대의 대대적인 정비와 함께 부족해진 생활 부지 등을 확보하기 위해 왕경의 중심지에서 점차 바깥으로 확장을 하였다는 기존의 연구²⁶⁾와 부합한다고 할 수 있다.

또한 앞의 (표 4)에서 볼 수 있듯이 도로들이 고려와 조선시대로 오면서 점차 경주지역의 월성에서 북서쪽에 위치한 서부동과 성건동·성동동, 북부동 방면에서 주로 확인이 되는데 이는 고려와 조선시대로 오면서 경주읍성 일대의 주변으로 사람과 물자의 이동이 보다 빈번하게 이루어졌음을 의미한다고 볼 수 있다.

특히 조선후기에 제작된 조선읍내전도를 보면 읍성을 중심으로 사방의 길을 표현해 놓았는데, 집경전이 위치한 읍성을 부각시키기 위한 것도 있었겠지만 무엇보다 읍성과 통하는 동서남북의 길을 잘 표현해 놓아 당시의 길이 읍성 즉 치소(治所)를 중심으로 이용되었음을 짐작케 한다.

읍치(邑治)는 도시의 모든 행정 처리를 담당했던 중심영역으로서 지방사학을 연구함에 있어서 과거의 기반시설과 도시구조를 알 수 있는 중요한 역할을 담당 한다²⁷⁾. 이러한 읍치는 개경과 한양으로 통하는 교통로상의 지리적 이점이 있는 곳에 들어서기 마련이다.

경주는 고려시대의 성종 6년(987)에는 동경(東京)의 지위를 부여받고, 이후에도 몇 차례 편제개편이 이루어지다가 다시 유수경으로서의 동경으로 복구되어 그 위치를 가지게 된다. 고려전기에는 대체적으로 이러한 편제로 존속하였다. 그리하여 동경은 고려의 수도인 개경과 서경에 이은 3경(三京) 중의 제3도시로 위치하였으며 그에 따르는 행정적 기능도 수행하였던 것이다²⁸⁾.

조선시대에는 8도 체제가 확정되면서 경상도의 감영(監營)이 두어졌으나, 태종 8년(1408) 무렵 감영이 상주목(尙州牧)으로 옮겨지고, 태종 15년(1415)에 경주부(慶州府)로 개칭되었다. 이후 중종 14년(1519) 경상도를 좌·우도로 나누고 좌도의 감영을 경주부에 두었다가 선조 26년(1593) 경상도 감영이 성주로 옮겨졌다.

이와 같이 경주는 고려시대의 3경과 조선시대에 경상도 감영의 중심으

26) 황인호, 2015, 「신라왕경 중심부의 도시화 과정 및 방리 구조 고찰」, 『한국상고사학보』 90:65-91.

27) 정다운, 2016, 『조선시대 춘천읍치의 구성과 변천에 관한 연구』, 강원대학교 대학원 건축학과 석사논문.

28) 박용운, 1997, 「고려전기 경주의 위상에 대한 고찰」, 『경주사학』 16:347-367.

로 이용되었으며, 그 치소로 경주읍성과 함께 국왕의 어진을 봉안했던 집경전 등의 건물이 있어 그 이전 시대에 비해 더욱 중요한 공간으로 변화되었을 것이다.

또한 대다수의 도로가 경주읍성을 거쳐 경유하였을 것으로 추정된다. 이는 경주읍성 주변지역인 성건동, 성동동 등지에서 조선시대로 편년되는 도로유적들이 많이 확인됨으로써 이러한 역사적 사실을 뒷받침한다고 보았기 때문이다.

이상으로 64개의 도로유적을 분석한 결과 경주지역에서 확인되는 도로의 너비는 다양하다는 것을 알 수 있었고, 이렇게 다양하게 확인된 폭의 도로들은 그 폭에 따라 소형급의 도로는 수레가 한 대 정도 지나갈 수 있는 골목길이나 마을길로, 중형급의 도로들은 이면도로로 사용되었고, 대형급의 도로는 수레가 여러 대 교차할 수 있는 왕복도로 및 교통도로로 사용되었을 것으로 추정된다.

그리고 이러한 도로들은 경주지역에 모눈종이처럼 직선으로 만들어진 방향의 도로만 있는 것이 아니라 자연지형을 따라서 만들거나 여러 방향으로 나뉘는 도로가 어느 중요지점과 만나면서 서로 교차하는 등 유동적으로 비스듬한 사선(斜線)방향으로 관찰되는 도로들도 많이 보인다는 것이다.

이를 통해 지금의 행정구역과 공간적인 분포상황과 관련시켜 볼 때 통일신라시대 도로에서는 비스듬하게 구획된 사선방향의 도로들이 일부 보이기도 하지만 대체로 직선형이 많고 공간적으로는 현재의 경주 월성 일대에서 많이 확인된다. 이와 반대로 조선시대 도로들은 경주읍성 일대를 중심으로 통일신라시대의 도로에 비해 많이 확인되고 사선형의 유동적인 방향으로 향하는 도로들도 직선형 도로에 비해 경주읍성 일대에서 많이 확인된다는 것이다.

결국 도로는 시대별로 중요한 장소(場所)를 주로 연결하게 되고 그에 따라 방향이나 너비도 약간씩 변화했을 것으로 추정된다. 그리고 그 필요성이 인정된다면 시대에 국한되지 않고 꾸준히 사용된다는 것을 염두에 두어야 한다. 도로의 시기를 고찰할 때에도 주변의 유적 및 유구, 출토유물 등의 관련성과 함께 살펴보고 여러 자료들을 비교·검토하여 종합적으로 해석 하다보면 조선시대까지 사용되었을 것으로 추정되는 흔적들을 찾을 수 있다고 생각된다.

IV. 경주지역 도로의 시대적 연속과 단절성

이 장에서는 앞서 분석한 자료를 참고하여 공간적으로 시대적 연속성이 나타나는 도로가 주로 경주읍성 일대에서 많이 확인되므로 대표적으로 선별한 도로유적을 중심으로 살펴보고자 한다. 하지만 도로의 경우 대부분 교란이 심하거나 조사지역 경계 밖으로 이어지고 있는 양상이어서 결국 명확한 형태를 파악하기 어렵다는 한계를 가진다. 이러한 이유로 64개의 도로유적 중 보고서에 제시된 시대편년과는 다르게 시대적으로 재해석이 가능한 대표적인 도로유적을 선별하여 이를 중점적으로 살펴보고자 한다.

이와 반대로 경주월성이 위치한 인왕동과 구황동 일대에서는 주로 통일신라시대의 도로들이 확인되었다. 이 곳에서 확인된 도로들은 당시 생활영역의 확장으로 파괴되거나 유실되면서 시대적인 연속이 끊어지는 현상과 더불어 생활중심지가 이동되면서 도로가 그 기능을 잃고 다른 기능으로 대체되는 현상들이 확인된다. 즉 침점(侵占)의 영향을 받은 도로들로 볼 수 있다.

이를 위해 (부록 표)에 제시되지 않았던 도로유적을 논지를 전개하기 위해 시대적 단절성이 보이는 도로에 추가시켜 살펴보고자 한다.

결국 이러한 것은 경주지역에 산재하고 있는 도로가 그 기능을 잃고 어느 한 시대에 국한되거나 때로는 고려·조선시대까지 연속적으로 이어져 사용되기도 했었다는 경향을 보여주기 위함이다.

1. 경주지역의 시대적 연속성 도로

경주지역에서는 남북도로와 동서도로가 시대를 달리하며 확인되었다.

도로들이 확인된 지역은 주로 경주월성과 경주읍성 일대를 중심으로 주변에 넓게 분포하고 있는 경향을 앞의 분석자료를 통해 알 수 있었고, 이를 지금의 행정구역상으로 크게 나누면 경주월성이 위치한 인왕동·구황동 일대와 경주읍성이 위치한 성건동·성동동 일대로 나눌 수 있겠다.

하지만 통일신라시대의 도로들은 주로 경주 월성 일대에서 확인되어 시대적인 연속성을 파악하기 어렵다. 이러한 이유로 조선시대까지 연속적으로 사용된 도로가 경주읍성 일대에서 많이 확인되므로 이곳에서 확인된 도로유적을 중점적으로 살펴보고자 한다. 아쉽게도 경주읍성 일대의 도로들은 시기적으로 서로 연결되는 경향이 확인되지만 보고서 상에서는 유기적으로 연결되는 도로에 대해 시대적 편년을 다르게 제시하거나 통일신라 시대에 국한된 도로로 설정하였다. 이에 대해 시대적 편년을 재해석하고자 한다.

먼저 서부동 지역에서 발견되는 도로²⁹⁾들은 모두 경주읍성과 관련되어 있고, 읍성 성문 외곽과 내부로 이어지는 남-북 및 동-서방향의 도로들이 확인 되었다. 이들은 모두 통일신라시대를 중심으로 편년되어 있다. 이에 대한 근거로 도로에서 통일신라시대의 유물 편(片)이 확인된 점, 그리고 도로를 방리제와 비교하여 제시한 점이다.

하지만 도로들은 모두 경주읍성 내부 또는 각 성문과 관련된 부분에서 확인되었다. 또한 유적에서 확인된 유물들이 대부분 통일신라시대의 기와 류와 토기 뿐만 아니라 주변유구와 도로유적에서 고려와 조선시대의 분청사기 및 백자들도 포함되어 있다. 그리고 좁은 공간과 서로 지근거리에 위치한 도로와 주변유구간 해발고도의 차이도 동일하거나 비슷한 경향을 보이고 있어 별다른 차이가 없다.

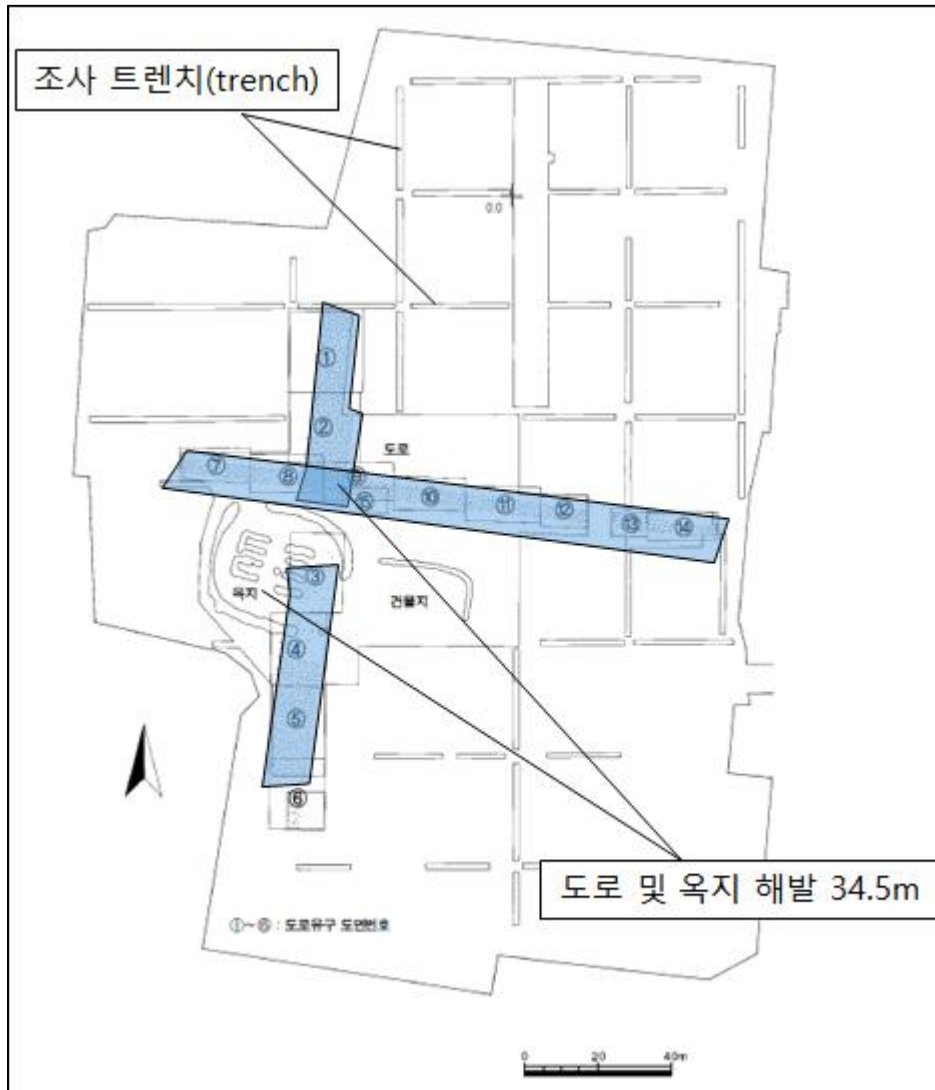
첫 번째로 서부동에서 확인된 대표적인 도로를 살펴보도록 하겠다. 서부동 19번지 유적의 도로인데 단면조사 결과 3차 이상 개축된 것으로 확인이 되었고, 도로와 중복된 옥지(獄址)에서는 분청사기와 백자접시 등이 확인되었다(그림 5).



<그림 5> 경주 서부동 19번지 도로와 중첩된 옥지 출토유물
(국립경주문화재연구소, 2003, p. 295, 게재)

29) 국립경주문화재연구소, 2003, 『경주 서부동 19번지 유적 발굴조사보고서』.
동서중합문화재연구원, 2013, 『경주 서부동 62-13번지 유적』.
한국문화재재단, 2007, 『경주 북문로 왕경유적Ⅱ -서부동 북문로 도로개설구간(봉황로-서성로)내 시·발굴조사 보고서-』.

그리고 해발고도를 비교한 결과 아래의 도로와 함께 인접하고 있는 옥지(獄址)의 해발이 모두 34.5m로 동일하여 같은 토층의 층위로 파악되며 조선시대의 자기류들이 함께 확인되는 점도 시기적으로 관련성이 있다고 생각된다(그림 6).



<그림 6> 경주 서부동 19번지 옥지((獄址)) 및 도로 배치도
(국립경주문화재연구소, 2003, p. 28, 수정 게재)

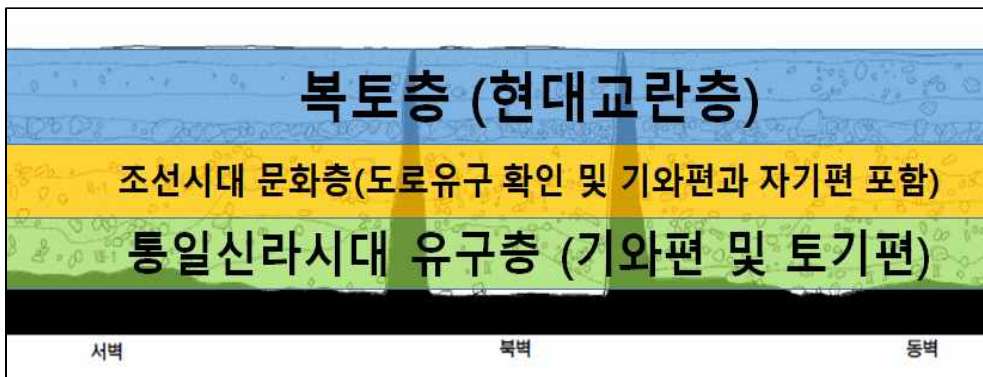
이와 더불어 앞서 제시한 분석결과와 서로 연결성이 있는지 살펴보겠다. 도로의 너비를 분석하면서 남북도로가 동서도로에 비해 평균적으로 2m 가량 크다는 것을 알 수 있었는데 이와 연결해서 보면 서부동 19번지 유적의 남북도로는 너비가 7m이고, 동서도로는 너비가 4m 가량으로 남북도로가 동서도로에 비해 3m 가량 크게 구축되었다.

이는 경주읍성의 서문(西門)을 통과해 교차되는 지점에서 남북방향으로 감옥이 위치한 곳으로 출입하기 위하여 수레가 한 대 정도 지나갈 수 있는 크기의 도로가 필요했던 것으로 이해할 수 있다.

그리고 장축방향이 사선(斜線)으로 비스듬하게 구축되어 있고 공간적인 분포상황에서 64개의 도로유적 중 조선시대 도로가 51.56%의 점유율을 보이는 경주읍성에 위치하고 있다는 특징을 보인다.

이러한 결과들을 종합하면 서부동 19번지 유적의 도로는 보고서상에서 통일신라시대와 고려시대까지로 편년되었지만 도로는 조선시대의 옥지와 건물지를 서로 연결한 것으로 판단된다(그림 6).

또한 근래에 와서 토층의 상부가 교란되었지만 조선시대로 판명되는 유구와 유물들도 모두 비슷하거나 같은 문화층에서 발견되었기 때문에 도로가 확인된 문화층은 조선시대의 문화층으로 보는 것이 타당하다고 할 것이다(그림 7).



<그림 7> 경주 서부동 19번지 유적 토층도
(국립경주문화재연구소, 2003, p. 29, 수정 게재)

한편 서부동 19번지 유적의 도로는 조선읍내전도에서도 경주읍성의 각 성문 및 관아와 옥사를 연결한 도로로 표현되어 있다. 이를 통해 서부동에서 확인된 도로유적도 시대적 편년을 해석 할 때 조선읍내전도와 연결시켜 볼 필요성이 있다고 생각된다.

결국 이러한 결과들은 도로가 어느 한 시대에 국한 된 것이 아니라는 것을 나타내는 지표라고 할 수 있는데 그런데도 불구하고 서부동 19번지 유적의 보고서에서는 도로의 중심시기를 통일신라시대로 설정하고 늦게는 고려시대까지로 편년하였다. 그러므로 도로의 하한시기에 대해 재고해야 할 필요성이 있다고 생각된다.

다음으로 경주읍성과 관련된 봉황로 유적³⁰⁾과 태종로 유적³¹⁾에 대해서 살펴보고자 한다. 봉황로와 태종로 유적일대에서는 삼국시대에서 고려와 조선시대에 이르는 다양한 성격의 유적들이 분포하고 있고 그 중 도로도 함께 확인되었다(그림 8).

세 유적 모두 같은 기관에서 조사를 진행하였는데 남북도로와 동서도로가 확인되었다. 조사지역이 경주읍성과 긴밀한 연관성이 있으므로 여기에서는 세 유적을 함께 살펴보도록 하겠다.

봉황로 유적의 도로는 보고서 상에서 시대적 편년을 1930년에 작성한 藤島亥治郎의 신라왕경복원도와 출토유물의 비중을 언급하며 통일신라시대에 주로 도로가 사용되었다고 판단하였다. 그리고 나서 보고서의 고찰 말미에서는 다시 조선시대의 고지도와 일제강점기의 지형도 및 홍살문 기둥이 촬영된 사진자료를 언급하면서 결국 경주읍성의 남문을 통하는 교통로의 성격을 가지고 지금까지 지속적으로 사용된 도로라고 하는 다소 모순된 내용을 보이고 있다.

그렇지만 이는 보고서 기술상의 문제로 생각되며 대체적으로 봉황로 유적의 도로에서 인화문토기를 비롯한 조선시대의 자기편을 포함한 유물들이 출토되었고 이와 더불어 조사지역이 조선읍내전도와 일제강점기에 제작된 지형도에서도 경주읍성의 남문을 연결하는 길로 상세히 표현되어 있어 시대적으로 연속성을 가지고 꾸준히 사용되었다고 보여진다.

문제는 태종로 유적에서 확인되는 동서도로의 시대적 편년인데 같은 기관에서 1차와 2차에 걸쳐 발굴조사를 진행하였음에도 불구하고 도로를 유기적으로 연결하지 않고 구역별로 도로의 양상을 서로 다르게 보았다.

즉 태종로 유적은 조사지역의 거리가 최대 1km에 이르는 긴 선형(線形)으

30) 신라문화유산연구원, 2010, 『王京遺蹟 XVI-경주 봉황로주변 지중화공사 예정부지 내 유적-』.

31) _____, 2010, 『왕경유적 XX -경주 태종로 전산자중화 사업부지내 유적-』.

_____, 2013, 앞의 보고서.

로 부분적으로 조사구역을 설정하였다. 조사지역에서 확인되는 옛 도로가 현재까지 사용하는 도로의 아래에 있고 근래공사로 인해 고려와 조선시대의 문화층이 상당부분 교란되었다.

그런데 두 유적의 보고서 상에서는 가시적으로 확인되는 유물의 출토양상 만을 언급하였는데 1차 발굴조사 결과에서는 도로의 사용시기를 통일신라에서 조선시대까지로 보았고, 2차 발굴조사 결과에서는 도로를 통일신라시대로 편년하고 토층의 문화층과 유물의 비중에 무게를 두어 해석하였다. 그리고 조사지역이 통일신라시대까지 신라인들에 의해 점유되었던 주거지역으로 도로도 그 속에 포함시켜 설명하였다.

또한 조선시대까지 인간의 행위가 끊임없이 이어져 왔다는 사실을 인지하였음에도 고려와 조선시대까지 연속적으로 사용되었을 도로의 존속시기에 대해서 명확한 해답을 제시하지 않았다.

필자는 이에 대한 문제점을 인식하여 앞서 제시한 분석결과와 연결시켜 보고자 한다. 특히 봉황로 유적 및 태종로 유적에서 확인되는 도로들이 지리적으로 경주읍성 및 서천을 경유하는 지역에 위치하고 있으므로 이를 중점적으로 살펴보고 관련 자료들을 종합하여 조선시대까지 사용된 도로임을 밝히고자 한다.



<그림 8> 경주 봉황로 유적과 태종로 유적 도로 현황도
(신라문화유산연구원, 2013, p. 6, 수정 게재)

경주 봉황로 유적에서 확인되는 도로의 너비는 남북도로가 4m 가량으로 확인되었고, 태종로 유적의 도로는 동서도로가 1.7m 내외의 너비로 확인되었다. 도로유적은 모두 현재의 도로를 2m 내외의 너비로 굴착하여 조사를 진행하였는데 조사지역은 긴 선형(線形)의 형태를 보인다.

세 유적의 도로는 근래의 오수관 등을 매설했던 관로공사로 인해 상당부분 교란되어 훼손되었다. 그래서 조사지역 경계 밖으로 연결되는 도로의 규모가 불명확 하지만 확인된 도로의 너비만을 가지고 볼 때, 남북도로가 동서도로에 비해 크게 구축되었다고 볼 수 있다. 하지만 동서도로 또한 넓게 구축되었을 것으로 추정된다. 왜냐하면 세 유적의 도로가 각각 경주읍성 남문을 남-북방향으로 연결(봉황로 유적)하고, 경주의 서천(西川)과 경주 시가지 일대를 동-서 방향으로 연결(태종로 유적)했던 중형급 이상의 도로로 추정되기 때문이다.

이를 더욱 자세히 보기 위해 도로의 방향성을 살펴 볼 때 위의 (그림 8)을 참조하면 태종로 유적의 동서도로(조사지역 7구간 도로)가 사선(斜線)으로 서천방향으로 향하는 유동적인 움직임이 보이고 있다는 것을 알 수 있다. 이는 경주읍성 주위로 서천의 강폭이 가장 좁아지는 곳에 교량을 설치하여 서천을 통과하기 위한 것으로 추정된다.

실제로 태종로 유적에서 확인된 도로의 서쪽경계 부근에서 목교지가 확인³²⁾되었는데 이러한 목교지가 조선읍내전도와 1954년의 항공사진에서 교량이 설치되었던 방향과 어느 정도 일치하고 있으므로 조선시대까지 사용되었다고 추정 할 수 있겠다(그림 9).

그런데 도로가 확인되는 해발의 경우 (부록 표)에 제시해 놓았지만, 조사지역의 거리가 최대 1km까지로 동고서저(東高西低), 남고북저(南高北低)의 지형적 특징을 대략적으로 파악할 수 있는 정도일 뿐 도로와 주변유구간의 유기적인 관계를 설명하기에는 부족하다고 생각된다.

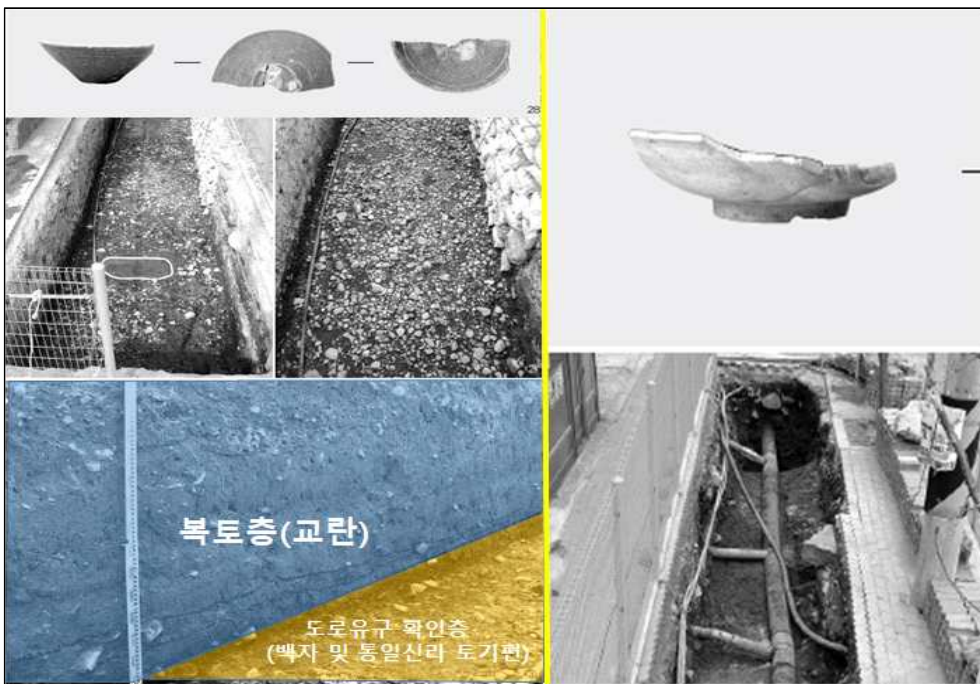
한편 이들 도로가 확인된 토층의 층위 또한 모두 근래의 교란층이 두텁게 형성되어 있고 도로는 교란층 아래에서 확인되는 것으로 보아 원지형이 대부분 훼손되었다(그림 10).

그래서 고려와 조선시대의 문화층에서 존재하는 도로의 일부가 대부분 파괴 및 멸실되어 토층의 층위 상에서 보이는 해석이 어렵게 되었다. 하지만 도로와 주변유구에서 통일신라시대의 유물과 함께 조선시대의 자기류가 함께 확인되는 점은 도로의 존속시기를 조선시대까지 볼 수 있는 또 하나의 연결고리라 생각된다(그림 11, 12).

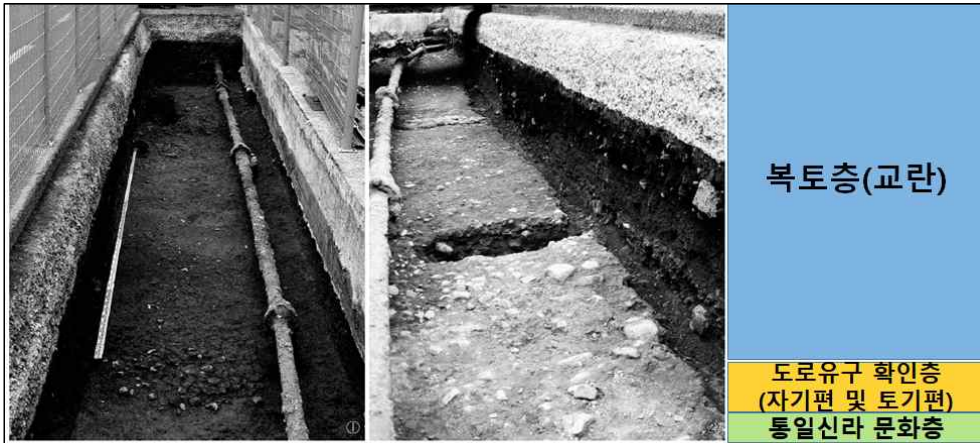
32) 계림문화재연구원, 2014, 『경주 형산강 경주1지구 하천개수공사부지 내 추정목교지 유적』.



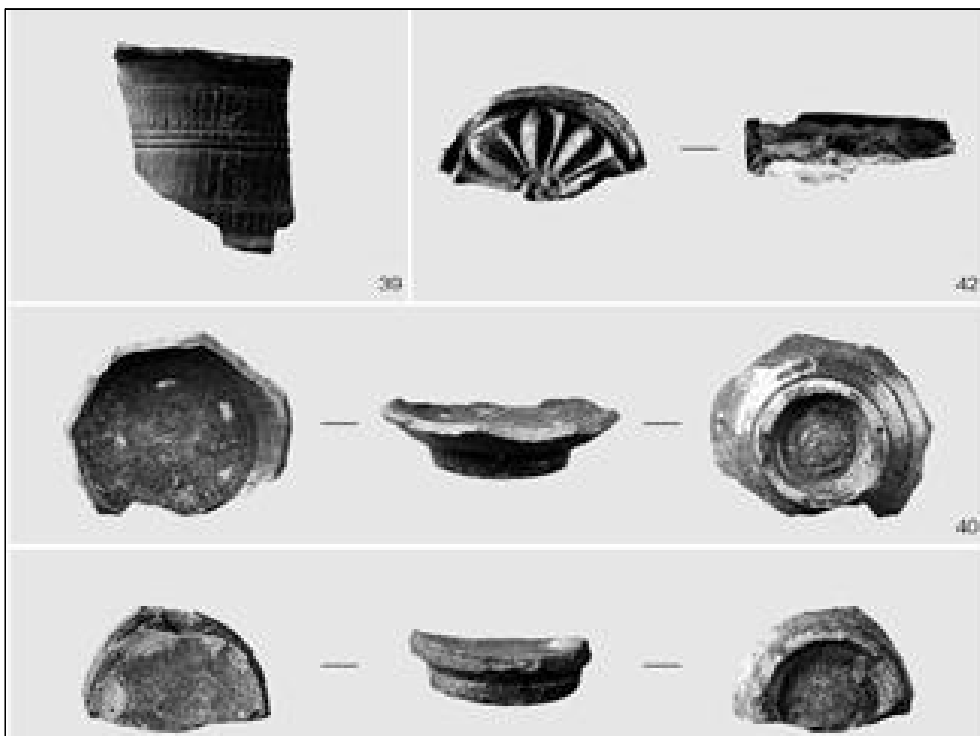
<그림 9> 1954년 경주지역 항공사진(왼쪽)·조선읍내전도(오른쪽)에 보이는 추정 목교지



<그림 10> 경주 태종로 1차 유적 나-8구역(왼쪽사진), 가-4구역(오른쪽사진) 도로 전경 및 토층세부(신라문화유산연구원, 2011, p. 204, p. 227-228, 수정 게재)



<그림 11> 경주 태종로 2차 유적 7구간 도로전경 및 토층세부
(신라문화유산연구원, 2013, p. 100, 수정 게재)



<그림 12> 경주 태종로 2차 유적 7구간 출토유물
(신라문화유산연구원, 2013, p. 105, 수정 게재)

이러한 결과를 통해 봉황로 유적과 태종로 유적의 남북도로와 동서도로는 통일신라시대에서 조선시대까지 필요에 따라 꾸준히 사용되었다고 보여진다. 하지만 앞서 설명했지만 보고서 상에는 세 유적에서 확인되는 도로의 시기적 설정에 있어 모두 유기적으로 연결하지 않았다.

즉 경주읍성과 관련된 도로를 신라 방리제와 결부시키는가 하면 대부분의 도로가 확인된 토층의 층위가 상당부분 멸실되어 조선시대 도로면 또한 훼손되었는데도 가시적으로 보이는 도로면의 상태와 출토유물의 비중을 가지고 이를 통일신라시대 문화층으로 국한시켜 해석하였다는 문제점을 안고 있다.

결국 같은 기관에서 발굴조사를 진행하였음에도 보고서마다 각각 가시적으로 나타나는 도로와 출토유물의 양상을 가지고 하나의 도로로 연결하지 못한 점과 애매모호한 시대적 편년을 제시하여 연구자로 하여금 혼란을 야기시키는 문제점을 안고 있다는 것이다.

이러한 문제점을 해결하기 위해 앞서 제시된 자료들을 통해 종합적으로 해석한 결과 세 유적의 도로는 경주읍성을 중심으로 지리적으로 서로 유기적으로 연결되며 이는 앞서 제시한 자료를 통해서 존속시기가 조선시대까지 이어지는 것으로 보았다.

이와 같이 봉황로 유적의 남북도로는 경주읍성의 남문과 직접적으로 연결되는 도로임을 알 수 있고, 특히 태종로유적의 도로는 지리적으로 경주의 서천(西川)을 넘어가기 위한 연장선상의 도로임을 알 수 있었다. 이는 실제로 발굴조사된 인근의 목교지를 1954년 항공사진과 조선읍내전도와 비교한 결과 태종로의 동서도로는 봉황로 유적의 남북도로와 교차되어 동서방향으로 경주의 시가지를 지나 무열왕릉이 있는 서악동의 외곽지역을 연결한 교통로의 연장선에 있는 중형급의 도로로 추정된다.

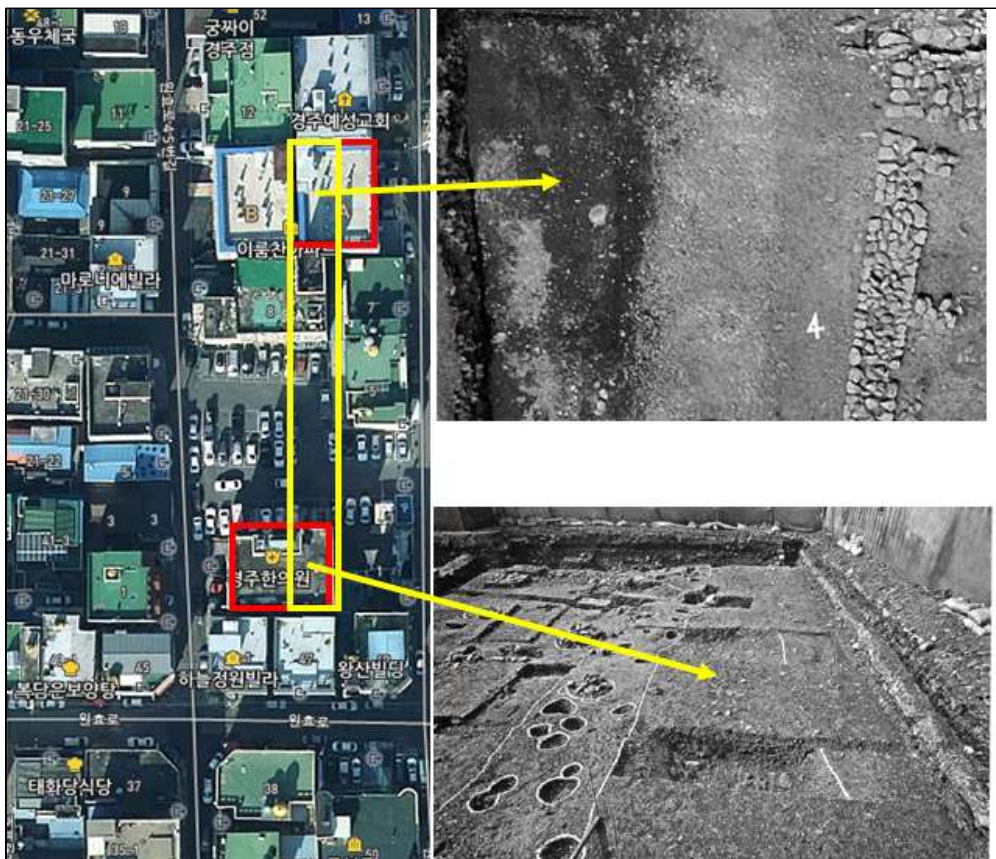
이러한 연관성을 통해 도로에 대한 시대적 해석이 가능하다. 도로의 사용시기는 토층의 층위만으로 해석하기에는 한계가 있고, 그렇다고 출토유물만을 가지고 시대를 분류하는 것은 자칫 오류를 범할 수 있기 때문이다. 따라서 조사과정에서 좀 더 면밀한 분석과 함께 주변유적과의 관계 등을 생각하여 결과를 도출했으면 하는 아쉬움이 남는다.

다음은 성건동·성동동 일대에서 확인되는 도로유적 중에서 인접하고 있거나 서로 유기적으로 연결되는 도로에서도 각각 시대의 편년이 어긋나는 경우가 확인되었다. 여기에서는 이를 중점적으로 비교·검토하면서 시대의 연속성을 반영하고자 한다. 먼저 경주읍성과 인접한 성건동 342-17번지 유적³³⁾과 성

33) 영남문화재연구원, 2004, 앞의 보고서.

건동 342-43번지 유적³⁴⁾의 도로를 살펴보고자 한다.

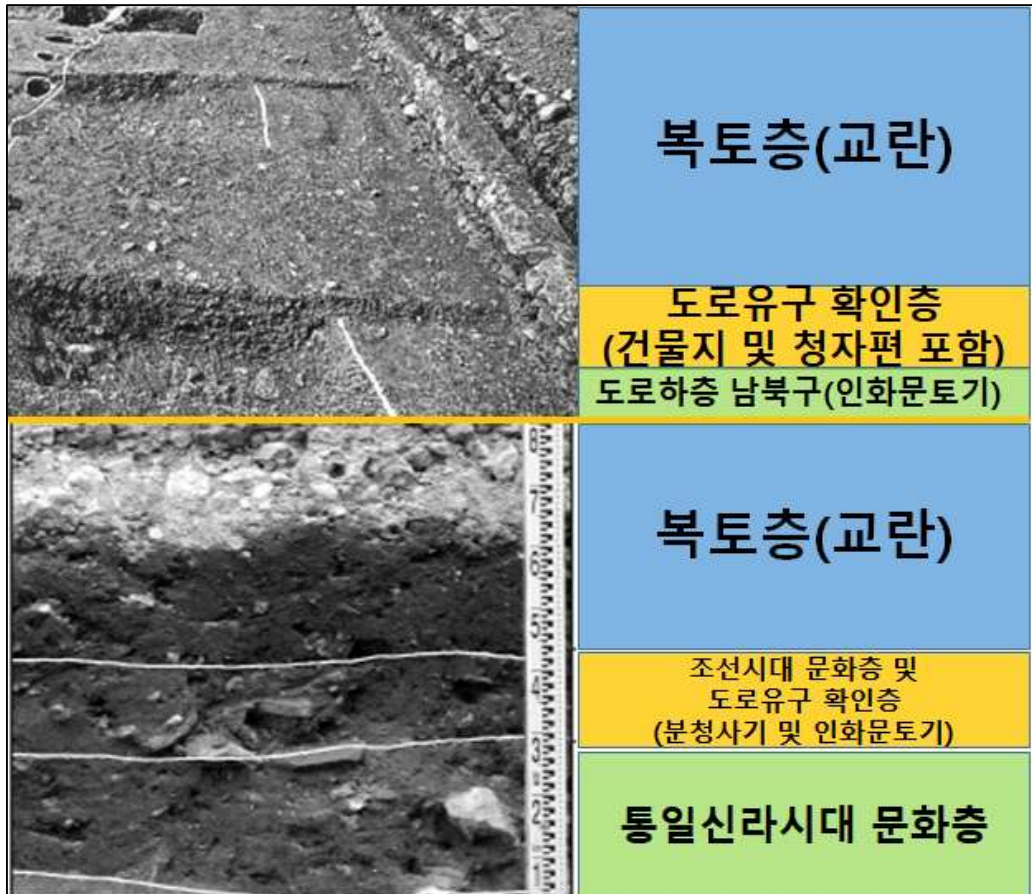
이들 유적은 경주시의 같은 행정구역상에 있으면서 서로 지근거리에 위치하고 있다. 두 유적에서는 통일신라에서 조선시대에 이르는 담장과 건물지 등이 남북도로와 함께 확인되었다. 도로의 너비는 3.4-4m 가량으로 소형급 또는 중형급의 도로로 주변의 건물지와 담장을 연결한 생활도로로 추정된다. 방향 또한 남북방향으로 두 유적의 도로는 서로 연장선으로 이어지는 하나의 도로로 추정되며 도로가 위치한 곳이 경주읍성을 통하는 지근거리에 위치하고 있고 경주읍성의 남서쪽으로 통하는 길과 관련 있을 것으로 보인다(그림 13).



<그림 13> 경주 성건동 342-43번지(위)·17번지(아래) 유적 위치 및 도로현황
(위: 계림문화재연구원, 2015, p. 51, 아래: 영남문화재연구원, 2004, p. 78, 수정 게재)

34) 계림문화재연구원, 2015, 앞의 보고서.

토층양상을 살펴보면 교란된 복토층 아래에서 건물지가 확인되었고, 도로와 관련된 토층층위에서 청자편이 확인되었다. 도로는 대체로 조선시대 문화층과 통일신라시대 문화층 사이에서 확인되어 고려시대로 추정가능하나 상부의 교란된 복토층이 두터워서 어느 한 시대를 가지고 말할 수 없다고 생각된다(그림 14).



<그림 14> 경주 성건동 342-17번지(위)·43번지(아래) 유적 토층양상

(위: 영남문화재연구원, 2004, p. 80 , 아래: 계림문화재연구원, 2015, p. 29, 수정 게재)

또한 두 유적의 도로는 협소한 공간에서 동일한 해발고도인 34m 선상에 위치한 도로와 주변유구에서 청자편을 비롯한 분청사기 등이 출토되어 교란된 상부의 문화층을 고려한다면 통일신라시대에 국한된 도로가 아니라고 생각된다. 아쉽게도 보고서 상에서 두 유적의 도로를 통일신라시대까지로 편년하였으며 특히 342-17번지 유적에서 확인되는 도로의 경우 부석시설로 명명하고 신라왕경지구내 방리제 관련유구(도로)로 신라 방리제와 결부시켜 설명하였다.

하지만 앞서 제시한 결과들을 종합해 보면 두 유적에서 확인된 도로는 너비가 서로 비슷하고 도로의 방향이 서로 연장선상에서 이어지고 있어서 하나의 도로라고 볼 수 있다. 그리고 도로가 확인된 토층의 층위가 근래 교란의 영향을 받아 어느 한시기의 문화층으로 설명할 수 없고 동일한 해발에서 확인된 조선시대 유구와 유물의 출토상황, 남북방향의 도로가 경주읍성 주변의 지근거리에 위치하여 읍성의 서남쪽을 연결시켰던 도로임을 고려해보면 시기적으로 도로가 고려·조선시대까지 연속적으로 사용되었을 가능성이 높다고 추정된다.

다음으로 경주읍성 및 북천과 관련된 것으로 보이는 도로유적을 살펴보고자 한다. 여기에서는 성동동 149-1번지 유적³⁵⁾과 경주읍성³⁶⁾에서 확인된 도로를 중심으로 성동동 일대에서 확인된 크고 작은 도로들과 유기적으로 연결하여 살펴보겠다.

먼저 성동동 149-1번지와 경주읍성 유적에서는 통일신라에서 조선시대에 이르는 생활유적과 읍성과 관련된 유구들이 확인되었으며 남북도로와 동서도로도 함께 확인되었다.

보고서에서는 경주읍성 유적의 도로를 모두 통일신라시대의 도로로 보았고, 성동동 149-1번지 유적의 도로는 조선시대까지 이어지는 도로로 보았다. 하지만 경주읍성의 남북도로와 성동동 일대의 남북도로들은 모두 북천을 횡단하기 전의 연장선상에 있는 도로라고 보는 것이 타당하다고 생각된다. 왜냐하면 좁은 행정구역에서 여러 개의 남북도로들이 밀집되어 확인되었고 모두 비스듬한 사선의 방향성이 관찰되기 때문이다. 이는 모두 북천(北川)과 관련된 도로라고 판단하고 논지를 전개하고자 한다.

그 전에 앞서 제시한 자료와 연결하여 살펴보겠다.

35) 계림문화재연구원, 2017, 『경주 성동동 149-1번지 유적』.

36) 한국문화재단, 2017, 『경주읍성 I-경주읍성 복원정비사업부지(3·4구간)내 유적 발굴조사보고서』.

_____, 2017, 『경주읍성 II-경주읍성 복원정비사업부지(우회도로구간)내 유적 발굴조사보고서』.

먼저 성동동 149-1번지 유적의 남북도로의 너비는 7.5m 가량이고 동서도로는 9m가량의 너비가 확인되었다. 그리고 경주읍성 유적의 경우 남북도로의 너비가 19m 가량이고 동서도로의 너비가 4m가량으로 확인되었다. 하지만 도로가 조사지역의 경계 밖으로 이어지고 있는 양상이라 도로의 너비를 가지고 어느 방향의 도로가 크게 구축되었는지는 알 수 없다.

해발고도를 비교한 결과 조사지역이 산발적으로 흩어져 있어 이 지역의 지형적 특징이 동고서저(東高西低)의 형태를 이루고 있을 뿐이며 도로의 시기와 관련된 별다른 특징은 보이지 않는다.

한편 성동동 149-1번지 유적을 비롯한 경주읍성의 도로는 모두 사선(斜線)방향으로 비스듬하게 구축되어 있다. 이들 도로 뿐만 아니라 인근에서 발견되는 성동동 세무서부지유적³⁷⁾과 성동동 병원신축부지내 유적³⁸⁾에서도 동서와 남북방향으로 이어지는 도로들이 확인되었는데 이들 도로 또한 사선방향으로 비스듬하게 구축되어 있다(그림 15).



<그림 15> 경주시 성동동 일대 도로현황(네이버 지도 수정 게재)

37) 신라문화유산연구원, 2009, 『왕경유적 XI -慶州 稅務署 新築敷地 內 遺蹟』.

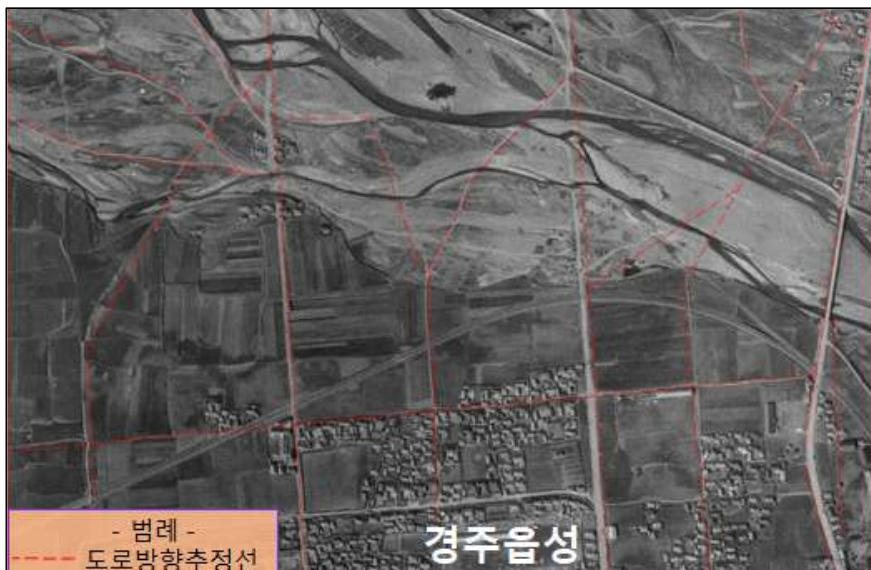
38) _____, 2007, 『王京遺蹟 III -慶州市 城乾洞 143-7·10番地 遺蹟-』.

이를 통해 경주읍성 일대에서 확인되는 도로가 반듯한 모눈종이 형식의 직선형의 도로 보다 사선형의 도로가 많이 확인되고 있다는 것과 이러한 경향이 주로 통일신라시대의 도로유적이 집중되어 있는 인왕동과 구황동 일대 보다 고려와 조선시대의 경주읍성 주변일대에서 많이 확인된다는 것을 다시 한번 확인할 수 있었다.

결국 앞의 (그림 15)를 참고하면 경주읍성과 성동동 일대에서 여러 개의 남북도로들이 유동적인 방향성을 가지고 밀집되어 확인되는 것은 아마도 북천(北川)을 건너기 위한 연장선상에 있었기 때문인 것으로 추정된다.

그런데 북천에는 교량의 흔적이 확인되지 않았다. 이는 북천의 지형적 특징과 관련 있다고 보여진다. 즉 북천은 홍수가 날 때 경주 시가지를 위협하였던 하천이다. 북천의 전체 유역은 남천과 거의 비슷하나 북천의 하천 폭이 남천보다 훨씬 넓은 까닭으로 북천의 깊이가 더 얕다.

이러한 하천들은 유역분지의 규모가 작고 유량도 적어서 이동 및 교류에 있어서 큰 장애 요인이 되지 않는다고 한다³⁹⁾. 이와 같은 이유로 북천이 평상시에는 횡단이 가능했을 것으로 추정되며 북천의 교량이 확인되지 않는 것은 하천의 폭이 워낙 넓어 교량을 축조할 수 없었기 때문이다. 그리고 1954년 항공사진에서 북천의 강폭이 넓고 얕아 여러 갈래의 길들의 흔적들을 엿볼 수 있어 이러한 결과를 뒷받침 한다고 볼 수 있다(그림 16).



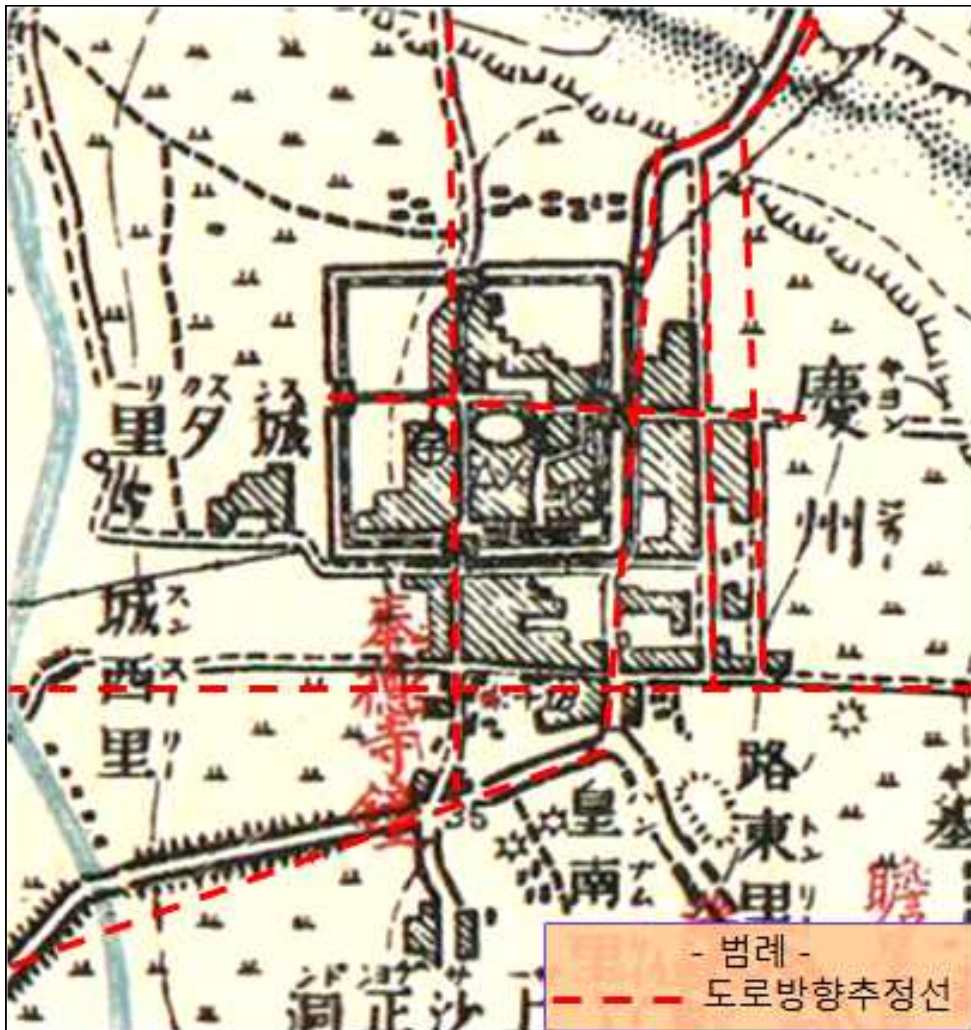
<그림 16> 1954년 경주읍성 주변 항공사진(국토지리정보원 제공)

39) 계림문화재연구원, 2014, 앞의 보고서, p. 10.

또 하나 경주읍내전도(慶州邑內全圖)와 1912년 제작된 근세지형도를 현재의 발굴조사된 도로유적과 비교해 보아도 성동동 일대의 여러 남북도로들이 북천을 향해 여러 갈래의 길로 통했던 것을 짐작할 수 있다(그림 17, 18).



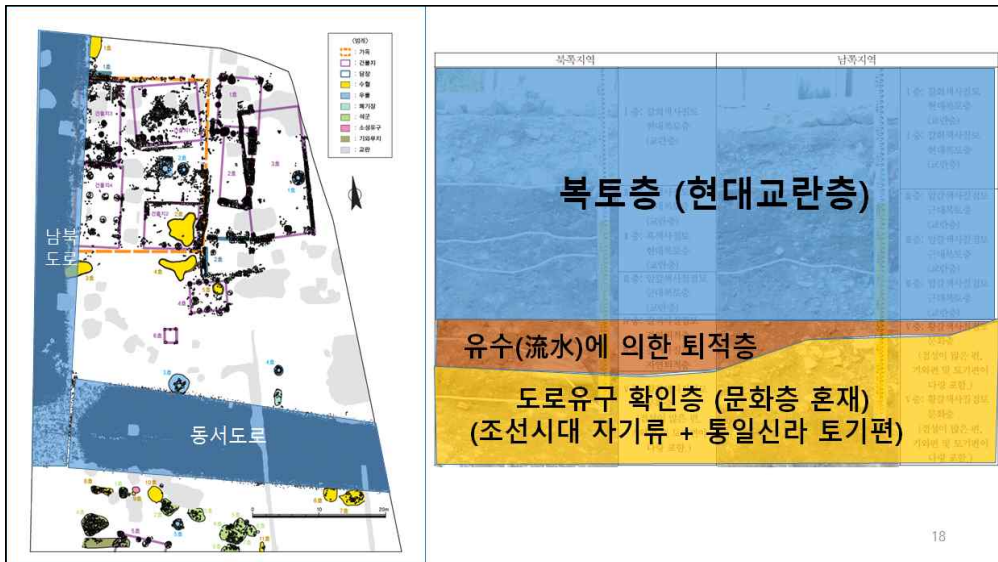
<그림 17> 경주읍내전도(慶州邑內全圖)의 경주읍성 주변과 성동동 일대의 도로현황 비교



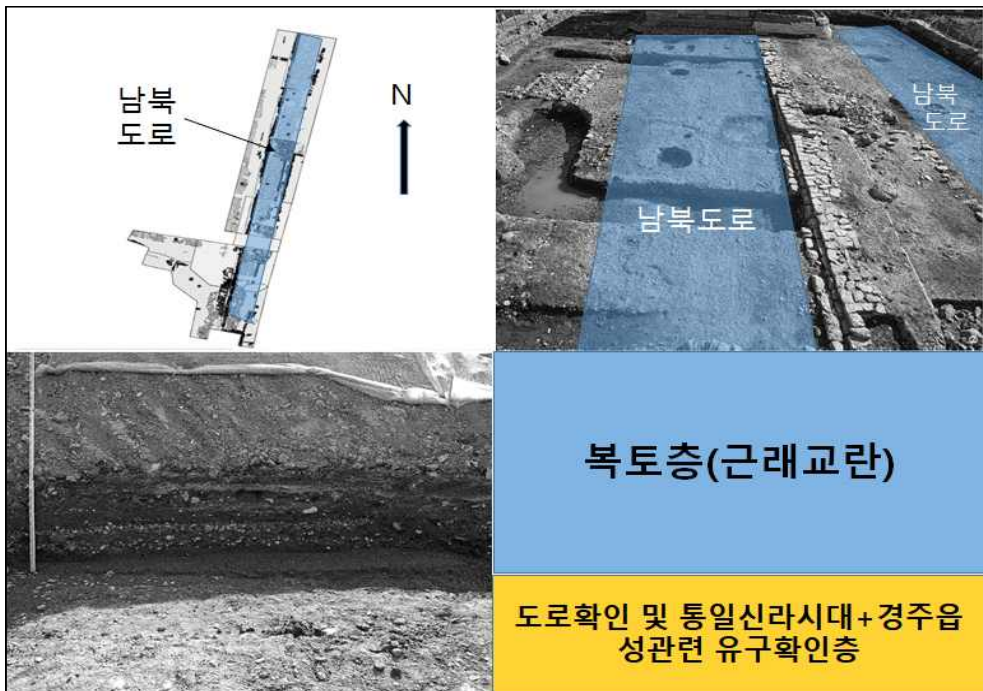
<그림 18> 1912년 근세지형도(조선총독부)에 보이는 도로의 방향
(경주시·경주문화원, 2016, p. 212, 수정 게재)

하지만 보고서에서는 경주읍성의 동문에서 확인되는 남북도로를 통일신라시대로 편년하였는데 이러한 결과를 바탕으로 조선시대의 도로로 볼 수는 없는지 성동동 149-1번지 유적의 도로와 비교하여 살펴보겠다.

두 유적의 도로들은 남북방향의 도로가 확인되었는데 장축방향이 북천을 향하게 유동적인 움직임을 보이고 있다. 그리고 대체로 조사지역이 근래에 교란되어 원지형이 크게 훼손되었다. 이러한 이유 때문인지 통일신라시대의 토기편과 고려와 조선시대의 자기편을 포함하고 있는 토층의 층위에서 도로가 확인되었다(그림 19, 20).

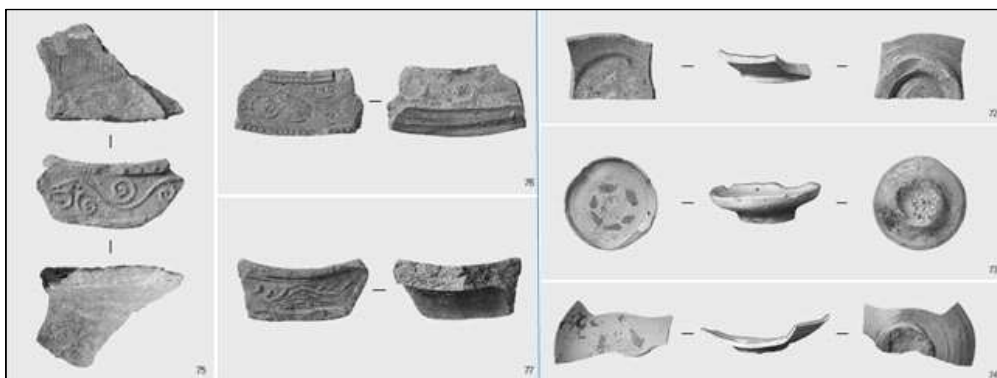


<그림 19> 경주 성동동 149-1번지 유적 도로현황 및 토층양상
(계림문화재연구원, 2017, p. 24, p 29, 수정 게재)



<그림 20> 경주읍성유적 남북도로 및 토층양상
(한국문화재재단, 2018, p. 43, pp. 136-137, 수정 게재)

출토된 유물을 보면 경주읍성 유적의 도로와 인접하여 위치한 담장에서 고려시대의 청자편을 비롯한 조선시대의 백자접시 등이 확인 되었고 성동동 149-1번지 유적의 도로에서도 백자편을 비롯한 분청사기편 등이 확인되어 도로가 조선시대까지 사용된 것으로 추정할 수 있다(그림 21).



<그림 21> 경주읍성유적 남북도로와 인접한 담장 3호 출토유물
(한국문화재재단, 2018, p. 171, 수정 게재)

이러한 결과를 바탕으로 경주읍성 및 성동동 일대에서 확인된 크고 작은 도로들이 하나의 행정구역상에서 여러 개의 남북도로가 밀집하고 있다는 점과 도로의 유동적인 방향성, 주변유적에서 확인되는 유구 및 출토유물이 통일신라시대에서 조선시대까지 다양하다는 사실을 바탕으로 1954년 항공사진 등 여러 자료와의 비교·검토를 통해 조선시대까지 복천을 횡단하기 위한 연장선상에서 구축되어 오랜기간 서로 유기적으로 연결된 도로라고 생각해 볼 수 있다.

다음으로 사정동 170-5번지 유적⁴⁰⁾의 도로를 살펴보고자 한다. 해당유적은 북서쪽으로 흥륜사지와 남동쪽으로 황남동 고분군 사이에 입지하고 있는 지리적 특징이 있으며, 건물지와 적심, 우물, 아궁이 등이 확인된 생활유적으로 특히 주목되는 것은 동서도로가 길게 확인된 점이다.

하지만 보고서에서는 근래 교란의 영향으로 복토층이 두텁게 형성되어 있는 점을 고려하지 않고 원지형이 훼손된 점을 간과하여 문화층을 설정하였다. 그리고 도로에서 통일신라시대의 유물과 함께 청자대접과 백자대접이 출토되는데도 불구하고 조선시대까지 사용되었을 도로에 대해서도 고려하지 않았다. 그리고 마지막으로 도로를 통일신라시대 왕경정비의 일환으로 조성된 것으로 보았다(그림 22).

40) 성림문화재연구원, 2011, 『慶州 沙正洞 170-5番地 新羅王京遺蹟』.



<그림 22> 경주 사정동 170-5번지 유적 동서 도로 위치 및 전경(위), 토층세부 및 도로 출토유물(아래)

(성림문화재연구원, 2011, pp. 37-45, p. 381, p. 394, 수정 게재)

필자는 이러한 문제점을 인식하고 논지를 전개하려고 한다. 먼저 도로가 확인된 조사지역은 도로의 확포장 공사구간으로 긴 선형(線形)의 형태를 보이고 있고 도로의 경우 조사경계 밖으로 계속 이어지고 있는 양상이라 도로의 너비를 자세히 알 수 없다. 또한 도로와 주변유구가 위치한 해발의 경우 조사지역에 분포하고 있는 유구들의 중복이 심해 해석이 어렵다.

그런데 동서도로가 북쪽을 향해 사선방향으로 비스듬하게 꺾여서 확인되는데 이는 동서도로가 해당지역 주변의 사찰 및 고분군을 연결하고 결국 경주읍성으로 올라가기 위해 남북방향의 중심도로와 만날 것으로 추론되지만 조사지역 주변에서는 아직 확증할 만한 도로가 발견되지 않아 추론에 근거할 수 밖에 없다.

하지만 최근 지근거리에 위치한 교동일대⁴¹⁾에서는 대체로 동서방향의 도로들이 확인되었다. 모두 반듯한 직선의 방향이 아니라 남천변(南川邊)

41) 화랑문화재연구원, 2019, 『경주 교동 82-2번지 발굴조사 약보고서』.

을 따라 유동적이거나 교동에서 사정동과 서천(西川)주변으로 올수록 북쪽으로 비스듬하게 올라가는 듯한 사선방향의 경향을 보이고 있다.

이는 보고서에서 제시한 장축방향이 북쪽으로 세 차례나 유동적으로 변화한다는 점으로 보아 도로가 오랫동안 꾸준히 사용되면서 빈번하게 사용되었다는 것을 의미한다. 또한 조사지역 주변의 황남동 고분군으로 이동하기 위한 도로 일수도 있겠지만 무엇보다 경주읍성으로 향하는 남북방향의 주도로와 연결되면서 자연스럽게 길의 방향이 어느 한 지점으로 모이게 되었던 것으로도 추정할 수 있다.

앞서 말한 출토유물 상에서도 고려와 조선시대의 자기류들이 도로에서 확인되므로 사정동 170-5번지에서 확인된 동서도로는 통일신라시대에 국한된 도로가 아니라 그 이후 고려와 조선시대에도 이용되었던 것으로 볼 수 있다.

이상으로 경주지역에서 확인되는 도로가 부분적으로 주변유적과 연결되거나 출토유물에서 조선시대까지 편년되는 자기류들이 함께 확인되는 점, 주변의 지형과 교통로 상에서 주요 도로로 모이는 이유로 인해 장축방향이 유동적으로 변화되는 점, 조선중기에 제작된 고지도, 일제강점기에 제작된 지형도 등의 자료에서 도로의 연속적인 사용 시기를 가늠할 수 있는 경향들을 통해 시대의 연속선상에서 도로를 해석할 수 있다고 생각된다.

하지만 앞서 설명했듯이 도로유적에서 나타나는 도로의 너비와 방향성, 공간적인 특징, 토층의 층위를 비롯한 해발에 대한 해석이 모든 도로유적의 시대적 연속성을 반영하지는 않는다.

다만 이러한 경향성을 통해 부분적이거나 조선시대로 이어지는 도로의 사용 시기에 대해 새로운 시각으로 접근할 수 있다는 것을 강조하기 위해 논지를 전개한 것이다. 또한 고고자료가 소략하거나 부분적인 도로의 확인으로 인해 해석상에서 오는 난제들은 앞으로 풀어야 할 과제라고 생각한다.

2. 경주지역의 시대적 단절성 도로

경주지역에서는 앞서 살펴본 바와 같이 조선시대까지 꾸준히 사용되었을 도로들도 있었겠지만 여러 가지 이유로 인해 도로가 어느 한 시기에 단절되어 침점(侵占)되었던 도로들을 몇몇 살펴보고자 한다.

먼저 남고루(南古壘)유적⁴²⁾이다. 남고루는 경주시내 성동동, 황오동, 인왕동, 황남동 등에 걸쳐져 있는 토루로서 1930년 일제 강점기 일본 건축학자였던 후지시마(藤島)에 의해서 그 존재가 알려지면서 그 후 ‘제방’이라는 견해가 제시되었다가 1970년대 우리나라 학자들에 의해 다시 ‘성곽’으로 간주 되고 있다.

하지만 경주분지의 지형적인 요인과 여러 문헌들의 기록을 종합하자면 남고루는 북천의 홍수에 의해 야기되는 경주의 주거시설을 보호하기 위해 만든 ‘성곽’이 아닌 ‘제방’으로 보는 견해⁴³⁾가 있다.

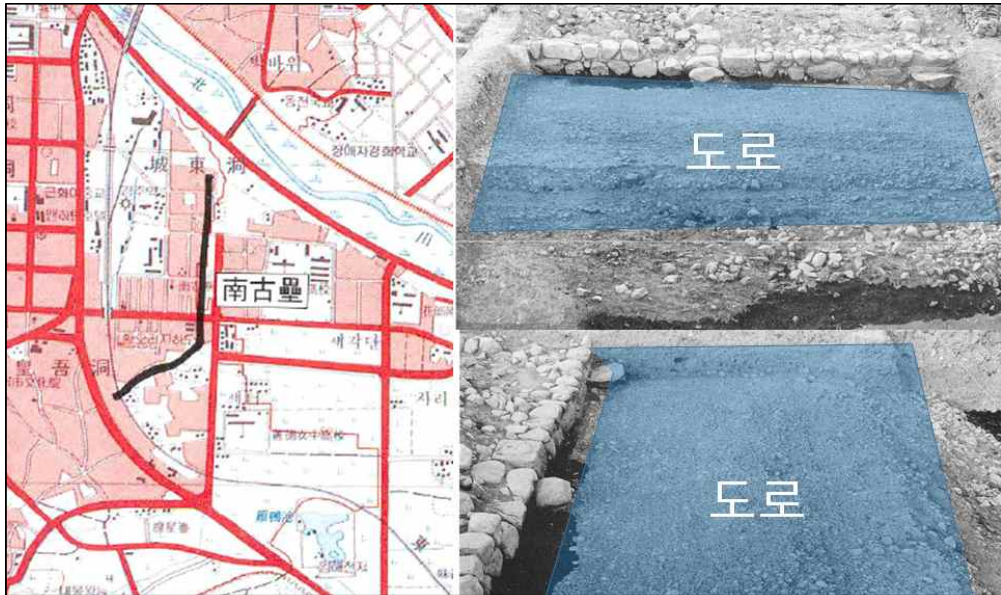
남고루에서 주목되는 것은 도로이다. 남고루는 『고려사』의 1012년 경주에 축성했다는 기록과 『동경잡기』의 고려현종 때 전라·충청·경상 3도의 군졸을 동원하여 북천에 석축으로 제방을 쌓았다는 기록, 1980년 신라동인회 회원들에 의해 발견된 금석문인 ‘알천수개기(關川修改記)’의 내용 등을 통해 고려시대에 축조된 것으로 보고 있다.

한편 남고루 하부에서 통일신라시대의 도로가 확인되어 주목된다. 또한 남고루 주변에서는 인근의 전랑지(殿廊址)에서 나온 석재들도 확인되었다. 이렇게 폐기된 재료들은 남고루를 축조할 때 다시 재활용하였다는 것인데 도로도 이와 마찬가지로 고려시대에 더 이상 사용가치가 떨어져 북천의 범람으로 인한 홍수를 막기 위해 제방축조의 기초재료로 쓰인 것으로 생각된다(그림 23).

지금으로 말하자면 건축에서 필요한 자재들을 재활용하면서 이 과정에서 남고루가 도로 위에 구축되어 도로를 침점(侵占)했다고 볼 수 있는 것이다. 이러한 것은 결국 시대의 단절성을 보여주는 예라고 볼 수 있다.

42) 국립경주문화재연구소, 1995, 『殿廊址·南古壘 發掘調査報告書』.

43) 강봉원, 2006, 「경주 남고루에 대한 일고찰」, 『신라문화』 27:275-299.



<그림 23> 남고루 유적의 위치 및 하부 도로

(국립경주문화재연구소, 1995, 삽도 1, p. 338, p. 341, 수정 게재)

다음으로 살펴볼 유적은 국립경주박물관 남측부지 유적⁴⁴⁾이다.

국립경주박물관 남측부지 유적에서는 삼국시대에서 통일신라시대의 남북도로와 동서도로가 확인되었다.

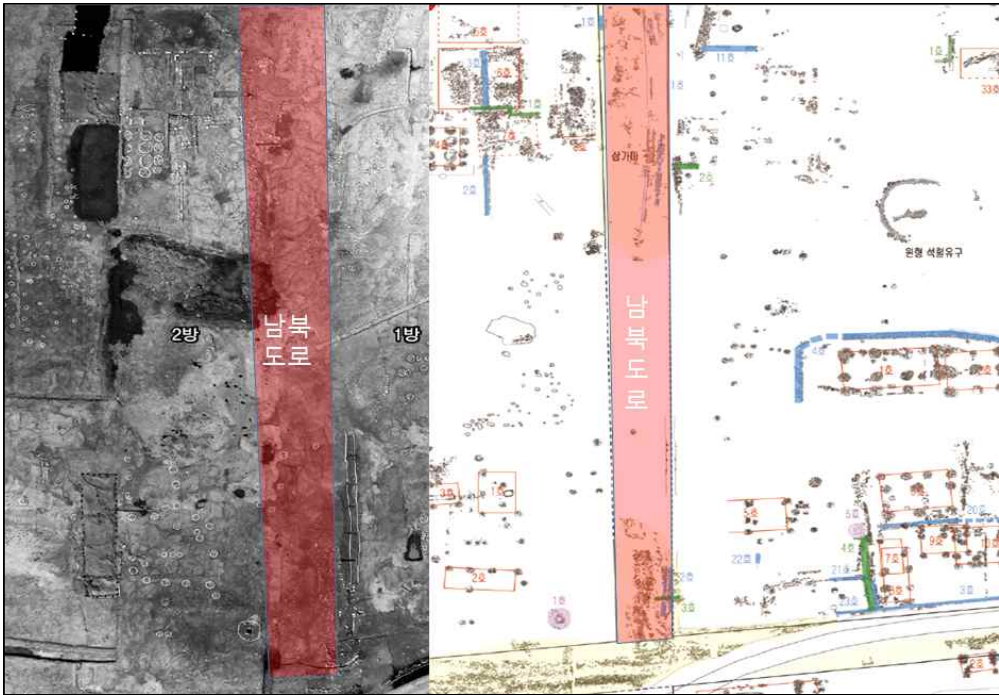
이곳에서는 도로 주변으로 많은 건물지들과 담장들이 중복되어 확인되고 있어 통일신라시대의 도시계획에 의한 도로임을 알 수 있다.

특히 조사지역의 서쪽에 위치한 2호 남북도로의 경우 남쪽으로 내려오면서 도로변의 담장들이 침범하여 도로의 폭이 좁아지는 현상이 관찰된다. 이는 일정부분 도로가 사용되다가 그 후 도시계획의 일환으로 새로이 담장과 건물들이 들어서면서 부분적으로 생활공간이 확장된 것으로 볼 수 있다(그림 24).

44) 신라문화유산연구원, 2014, 『경주 인왕동 왕경유적 II -국립경주박물관 남측부지 (2차) 발굴조사-』.

한울문화재연구원, 2014, 『경주 인왕동 왕경유적 III -국립경주박물관 남측부지 (3차) 발굴조사-』.

고려문화재연구원., 2014, 『경주 인왕동 왕경유적 -국립경주박물관 남측 확장부지 내 유적 I-』.



<그림 24> 경주 박물관 남측부지 2호 남북도로 현황
(신라문화유산연구원, 2014, p. 12, p. 288, 수정 게재)

이러한 경향은 현대사회에서도 나타나는데 도시계획에 의해서 기존의 도로가 좁아지거나 반대로 넓어지기도 하고, 차로를 축소하여 보행로를 늘이는 사례들을 찾아보아도 알 수 있다.

또한 국립경주박물관 남측부지 유적에서 확인된 도로는 통일신라시대에 방(方)을 구획하였던 방리도로로 이와 관련된 건물지와 주변의 유구들이 서로 복잡하게 중복되어 확인되었다. 이를 통해 도로는 통일신라시대의 어느 한 시점에 부분적으로 축소된 것으로 보이며 점차 생활공간의 밖으로 밀려난 것으로 추정 된다.

마지막으로 동천동 891-10번지 유적⁴⁵⁾을 살펴보고자 한다. 동천동 891-10번지 유적에서는 담장, 배수로, 적심건물지, 동서도로가 확인되었는데, 협소한 공간에서 확인되는 도로임에도 불구하고 침점(侵占)현상이 뚜렷이 확인된다(그림 25).

45) 신라문화유산연구원, 2009, 『王京遺蹟 X -慶州 東川洞 891-10番地 遺蹟-』.



<그림 25> 경주 동천동 891-10번지 유적 동서도로 침점(侵占)현상
(신라문화유산연구원, 2009, p. 47, 수정 게재)

해당유적에서는 적심건물지가 다른 유구들 보다 늦게 축조되면서 도로를 파괴하고 침범하였는데, 출토유물이 대부분 통일신라시대의 평저병과 막새류, 기와류 등의 유물들만 확인되어 하한시기를 가늠할 수 있다.

결국 통일신라시대에 건물지가 들어서면서 도로가 더 이상의 기능을 하지 못한 것으로 이해할 수 있다.

이 장의 내용을 마무리 하자면 경주지역에서 발굴조사된 도로유적 중에서 시대의 연속선상에서 꾸준히 사용되었을 것으로 추론되는 도로에 대해 해당 유적의 토층양상, 주변유구와 유물과의 관계, 주변유적과의 연관성 등을 검토하여 이들을 종합적으로 해석해 보았다.

또한 조선중기에 제작된 고지도, 일제강점기에 제작된 근세지형도, 1954년에 제작된 경주지역의 항공사진 등을 활용하여 서로의 유기적인 연결고리를 찾으려고 노력하였다.

그 결과 경주지역에서 발굴조사된 도로에서는 상당부분 통일신라시대에서 조선시대까지 사용되었다는 경향성이 관찰되어 이를 가지고 도로의 하한시기를 추론해 보았다.

한편 시대의 단절로 인해 그 기능을 상실하거나 혹은 도시계획으로 인해 도로가 폐기되고 좁아지는 경향을 보이는 도로들도 경주 월성 일대에 많이 분포하고 있어 함께 살펴보았다.

이를 통해 고고학적 자료에 근거하여 도로의 시대성을 추론하였지만 때로는 다소 억측이 있을 수도 있다는 한계를 가지고 있다.

하지만 필자는 그동안 신라 방리제와 통일신라시대에 초점이 맞추어진 도로에 대해서 항상 시대의 연속을 염두에 두어야 한다는 사실과 함께 도로의 경우 한번 축조되면 그 기능이 다 할 때 까지 꾸준히 사용한다는 점에 착안하여 논고를 진행하였으며, 앞으로의 발굴조사에서는 이를 간과하지 말아야 한다는 점을 강조하고자 한다.

V. 경주지역 도로유적과 고지도 비교

경주지역의 도로는 앞서 말한 것처럼 출토유물 만을 가지고 시기를 해석할 수 없다. 그래서 도로의 시간적 연속성에 초점을 맞추어야 하는데 이를 증명하려면 경주지역 전역을 발굴조사 하여 모든 유적을 종합적으로 해석하고 관련 자료들의 비교 검토를 통해야만 가능한 일일 것이다.

이는 현실적으로 어려운 일이라고 생각된다. 일정부분의 공간에서 이루어지는 발굴조사 자료는 어떻게 보면 한계성을 가지고 얻어진 결과물이므로 이를 맹신하는 것도 자칫 오류를 범할 수 있다.

이러한 한계성을 인정하면서 조선시대까지의 도로유적을 확인하기 위해 선행되어야 하는 것이 고지도와의 비교이다. 앞서 제시된 결과들을 현재의 발굴조사 자료와 맞추어 보면 대략적으로 조선시대까지 존속된 도로들을 추적하는데 도움이 되리라 생각된다.

조선 중기이후에는 경주의 도로와 관련된 여러 고지도들이 제작되었는데, 이를 나열하면, 대동여지도(大東輿地圖), 경주읍내전도(慶州邑內全圖), 해동지도경주부(海東地圖慶州府), 영남지도경주부(嶺南地圖慶州府), 지승경주부(地乘慶州府), 팔도지도경주부(八道地圖慶州府), 여도경주부(輿圖慶州府) 등이 있다.

특히 고지도 중에서 비교적 경주읍성 주변의 옛길을 상세히 표현해 놓은 경주읍내전도를 중심으로 조선시대의 길을 추적하고자 한다. 그리고 현재 발굴조사된 도로유적과 대입시켜 살펴보고자 한다. 이를 정리하여 나타낸 것이 (그림 26)이다.

이를 통해 고고자료와 문헌자료에서 충족할 수 없는 미흡한 부분을 서로 보완하는 차원에서 논고를 진행하고자 한다.

이 장에 제시한 경주읍내전도가 주로 경주읍성을 위주로 길들을 표시하고 있어 한계점이 있지만 이와 함께 1912년 조선총독부에서 제작된 근세지형도가 비교적 당시의 경주의 지형과 길들을 자세히 알 수 있으므로 이를 보완하는 입장에서 참고하고자 한다.

한편 경주지역 외곽의 도로에 대해서는 대동여지도를 비롯한 여러 고지도 자료 등을 통해 조선시대까지 쓰였던 도로에 대해 간접적으로 알 수 있지만 본고의 주된 연구목적과 부합하지 않으므로 논외로 하고 다음의 연구과제로 남겨두고자 한다.



<그림 26> 경주읍내전도(朝鮮邑內全圖)에 보이는 조선시대 추정도로와 발굴조사된 도로유적 (1798년, 집경전구기도(集慶殿舊基圖), 서울대학교 규장각 제공, 수정 게재)

앞서 제시한 경주읍내전도는 당시 경주지역의 상황을 잘 묘사해 놓았다. 특히 경주읍성을 중심으로 관아와 건물 유적을 비롯해서 도로까지 비교적 자세히 그려 놓았다. 이는 조선시대에 제작된 옛길을 복원하는데 중요한 자료로 평가할 수 있어 이 장에서는 [부록 표]의 도로유적 중에서 대표적인 도로를 제시하여 경주읍내전도와 중첩시켜 도로의 시대성을 살펴보고자 한다.

먼저 경주읍성의 동문에 해당하는 지역에는 세무서부지 유적⁴⁶⁾(그림 26의 13)을 비롯하여 성동동 149-1번지 유적⁴⁷⁾(그림 26의 14), 성건동 143-7번지 유적⁴⁸⁾(그림 26의 12)이 해당된다.

도로들은 각각 동-서, 남-북의 방향으로 일치되는 경향을 보이고 있고, 이들 도로들은 북천너머의 동천동과 소금강산 자락을 통과하여 지금의 포항방면으로 연결되는 것으로 추정된다.

경주읍성의 남문으로 통하는 봉황로 주변 지중화공사부지 유적⁴⁹⁾(그림 26의 8)은 남북방향으로 읍성의 남문과 연결되며 태종로 전선지중화부지 유적⁵⁰⁾(그림 26의 9)의 도로들은 동서방향으로 분황사⁵¹⁾에서 서천교 너머까지 연결시켰던 교통도로망으로 경주읍성의 남문과 교차하여 동-서 방향으로 외곽지역을 연결시켰던 연장선상의 도로로 추정된다.

또한 최근 교동 주변에서 사선방향의 도로가 확인되는 것은 이들 도로와 연결할 필요가 있으며, 현재의 노서동과 노동동 사이의 도로가 남북방향으로 언양-내남-읍성남문을 연결시켰던 주된 도로로 조선시대까지 주로 사용된 것으로 생각할 수 있다.

이와 함께 월성주변과 경주향교 일대의 길들은 현재의 교동 17-1번지⁵²⁾(그림 26의 27) 및 67-2번지 유적⁵³⁾(그림 26의 28), 사정동 170-5번지 유적⁵⁴⁾(그림 26의 16)의 도로들이 동서 방향에서 남북 방향으로 이어져 읍성의 남문과 연결된다.

읍성의 서문은 병영 및 진관이 위치하고 있어 경주읍내전도의 길들이 주

46) 신라문화유산연구원, 2009, 앞의 보고서.

47) 계림문화재연구원, 2017, 앞의 보고서.

48) 신라문화유산연구원, 2007, 앞의 보고서.

49) _____, 2010, 앞의 보고서.

50) _____, 2013, 앞의 보고서.

51) 국립경주문화재연구소, 2005, 『芬皇寺 發掘調査報告書 I』.

52) 경주시·신라문화유산연구원, 2014, 『경주 교동 17-1번지 유적 -교촌한옥마을 기반시설(상하수도 등) 동사부지 발굴조사 보고서-』.

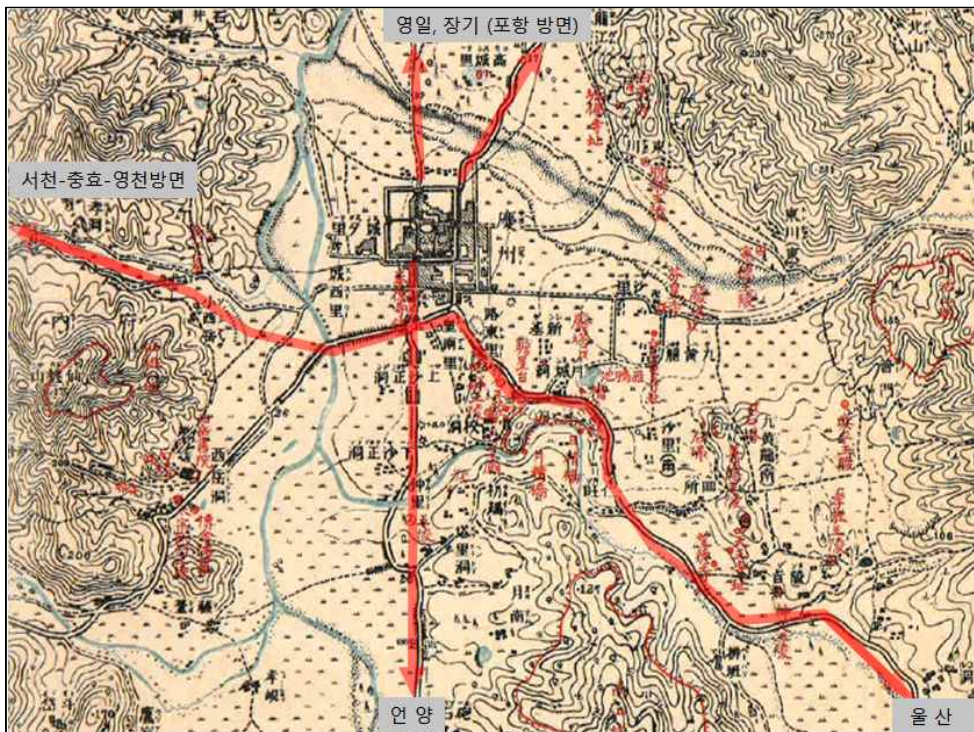
53) 한국문화재단, 2017, 『2015년도 소규모 발굴조사 보고서 XIII -대구·경북1- (경주 교동 67-2번지 유적)』.

54) 성림문화재연구원, 2011, 앞의 보고서.

로 남서방향으로 갖추어져 있고 읍성의 북문 쪽은 주로 남북방향의 북천 너머로 연결되어 있다. 아쉽게도 조선읍내전도는 조선시대 태조의 어진을 봉안한 집경전이 위치한 경주읍성을 부각시키기 위해서 그 주변일대의 길만을 제시하고 있어 전체적인 경주지역의 도로유적과 비교하여 살펴볼 수 없다는 한계가 있다.

하지만 1912년에 제작된 근세지형도⁵⁵⁾에서는 조선읍내전도에서 볼 수 없는 당시 경주의 지형 및 도로망을 볼 수 있으므로 이와 연계하여 경주지역 외곽으로 통하는 길들과 연결시켜 살펴볼 필요가 있다고 생각되지만 이 역시 본고의 연구목적과는 부합하지 않으므로 다음 과제로 남겨두고자 한다(그림 27).

이처럼 고지도 및 근세지도를 통해 현재의 도로 유적과 비교하여 살펴보는 것은 고고자료의 미흡한 부분을 조금이나마 보완하기 위함이며 도로의 시대성을 부각시키기 위한 일환의 작업임을 다시 한번 강조하고자 한다.



<그림 27> 경주지역 근세지형도 (경주시·경주문화원, 2016, p. 212, 수정 게재)

55) 이하 근세지도로 명명함.

VI. 맺음말

경주는 역사문화도시로 선사시대부터 조선시대를 거치면서 많은 문화유산들이 존재하고 있다. 이러한 역사적 흐름 속에서 경주 곳곳에서 시기를 달리하는 유적들이 발견되고 있다. 도로도 그 중에서 사람과 물자의 이동과 정보의 전달을 가능하게 하고 도시를 구성하고 연결시켜주는 기초적 시설로서 중요한 위치를 차지한다.

도로의 특성상 일회성으로 끝나는 시설이 아니기 때문에 그 필요에 따라 개축하거나 보수를 거쳐서 그대로 사용했을 것으로 추정된다. 즉 시기를 달리하여도 필요성과 중요성에 따라 시대와 관계없이 계속 사용하였을 것이다.

신라에서 고려, 조선시대를 거치면서 도로는 이러한 흐름 속에서 존속하여 왔을 것으로 보인다. 필자는 이러한 당연하고도 간단한 의문을 가지고 논고를 진행하였다.

비록 고려시대 도로에 대한 고고자료의 부재로 인해 그 전모는 명확히 밝힐 수 없지만, 조선시대로 이어지는 연속선상에서 도로의 존속시기를 이해하였다.

경주지역의 도로에 대해서 필자는 그동안 신라왕경과 방리제에 초점이 맞추어져 도로의 사용 시기를 통일신라시대로 대부분 국한 시키는 견해에 대해 새로운 시각이 필요하다고 생각하였다.

이에 더하여 과거의 신라왕경의 질서정연한 모눈종이 형태의 방리제에 의한 도로가 실제로 경주지역 전체에 다수 존재하였는가라는 의구심도 함께 가지게 되었다. 그리고 고고자료를 최대한 활용하여 도로의 연속적인 사용 시기에 초점을 맞추고 연구를 진행하였다.

연구결과 도로의 다양한 너비를 분석하면서 남북도로가 동서도로에 비해 크게 구축되었다는 경향을 살필 수 있었고 신라왕경의 도로가 직선으로 반듯하게 설치된 것이 아니라 자연지형에 맞게 또는 중요한 길목으로 만나는 방향에 따라 구축되었다는 것을 추정할 수 있었다. 아울러 이러한 방향성은 월성을 기준으로 서쪽(서북, 서남)에서 보다 많이 확인되었음을 고고자료를 통해 확인 하였다. 또 사선방향의 도로는 기존의 통일신라 도로보다 고려와 조선시대로 이어지는 도로에서 보다 많이 확인되는 경향을 알 수 있었다.

결국 고려·조선시대가 되면 경주읍성으로 중심공간이 변화되면서 읍성 중심으로 연결되는 도로가 빈번하게 사용되는 것으로 이해하였으며 이러한 견해를 뒷받침하기 위해 경주지역에서 확인되는 도로유적과 고지도 자

료를 비교하여 조선시대까지 쓰였을 것으로 보이는 도로망을 유추하였다.

또한 경주지역에서 발굴조사된 도로유적을 선별하여 보고서 상에서 통일신라시대에 국한된 도로의 시대편년에 대해 시대의 연속선상에서 새롭게 해석하였으며 이와 함께 시대의 단절로 인해 그 기능이 축소되거나 폐기되는 양상의 도로들도 고고학적인 방법을 통해서 추론하였다.

이를 위해 협소한 공간에서 확인된 도로와 인접한 유구에서 고려·조선시대의 유물이 확인된다면 이는 같은 시대성을 가지고 있다고 판단하였고, 도로가 확인되는 토층의 층위도 함께 파악하여 도로의 존속시기를 추정하는 근거로 활용하였다.

한편으로는 시대적 견해를 뒷받침하기 위해 현재의 도로유적과 1954년에 촬영한 경주지역의 항공사진을 비롯하여 일제강점기 조선총독부에서 제작된 근세지형도에 나타난 지형과 길들을 접목시켜 살펴보았다.

본고는 이러한 종합적인 해석과 고고학적인 추론을 통해서 도로는 한번 구축되면 오랜 기간 사용된다는 점을 염두에 두고 도로의 시기를 파악해야 한다는 관점에 이르렀다.

하지만 도로유적의 발굴조사가 조사경계 바깥지역으로 이어져 명확한 도로의 형태를 알 수 없다는 점은 도로의 유기적인 연결고리를 찾는 데 한계점으로 다가와 연구를 진행하는데 있어 아쉬움으로 남는다.

또한 경주전역에서 아직 미확인된 도로유적들이 곳곳에 분포하고 있을 것임을 잘 알기에 글을 진행하면서 미완의 숙제로 남아 있다는 것도 절실히 느낀다.

하지만 그럼에도 불구하고 앞으로의 도로유적에서는 시대의 연속성에 주안점을 두고 연구에 임하는 자세가 필요하다는 것을 강조하고 싶다.

끝으로 경주지역에서 도로에 대한 고고자료가 더 많이 축적되어 부족한 연구의 퍼즐들이 맞추어지기를 바라며, 도로연구의 새로운 인식이 거듭나기를 기대한다.

<부록 표> 경주지역 도로 현황표 (숫자 옆 “+”는 조사경계로 이어진다는 표시.)

유적명	방향	시기 ⁵⁶⁾ 보고서/필자	해발(m)		폭 (m)	출토유물		개보수 ⁵⁷⁾	비고	전거(典據)
			도로	주변 유구		도로유구	인접유구			
①서부동 4-1번지 유적	남북	통일신라~고려/ 조선	34.5	34.5	7	·	다량의 명문분청사기 등	3차이상	·	영남문화재연구원 (2002)
	동서		34.5		4					
②서부동 19번지 유적	남북	통일신라~고려/ 조선	34.5	34.5	7	·	다량의 명문분청사기 등	3차이상 개축	·	국립경주문화재연구 소(2003)
	동서		34.3		4	·		3차이상 개축	·	
③서부동 62-13번 지 유적	동서	통일신라	35	35.2	3.6	·	인화문개편, 평기와편 등	·	·	동서종합문화재연구 원(2013)
④서부동 2-83번지 (북문로 왕경유적 Ⅱ) 유적	남북	통일신라	·	35 ~ 37	11+	·	분청사기(지표), 백자완 등	2차 노면	·	한국문화재단·경 주시(2007)
⑤북문로개설 공사 구간(황성로~봉황 로)내 유적	남북 1호	통일신라/ 조선	36.4 ~36.7	36.3 ~ 36.7	6	연화문수막새 등	분청자접시, 백자저부편	2차 노면		한국문화재단 (2010)

⑥경주읍성 I·II	남북	통일신라/ 조선	39.5 ~ 40	39.4	19	인화문토기 및 청자병편 등	어골문 암키와, 백자 등	3차 노면	동쪽에 석축배수 로 있음	한 국 문 화 재 재 단 (2017)
	동서	통일신라/ 조선	39.4	39.7	4	.	옹기단지, 백자잔 등	1차 노면	경주읍내 전도	
⑦노동동 12번지 유적	동서	통일신라	36.8	36.5 ~ 37	5	청동추, 회화문토기 등	상평통보, 분청사기, 백자 등	.	동쪽에 측구 및 양쪽 석렬 있음	경 주 시·신 라 문 화 유산연구원(2016)
⑧봉황로 주변 지중 화공사 부지내유적	남북	조선	34~ 36	34 ~ 36	(4)	인화문토기편, 백자편 등	인화문토기편, 중국자기편, 동이 등	.	경주읍내 전도	신라문화유산연구 원(2010)
⑨노서동 240-2번 지 유적(태종로 전 선지중화 부지 2차 유적)	동서 2기	통일신라/ 조선	33.1 ~ 32.9	32 ~ 33.8	1.7	대부완 등	분청사기, 백자 등	(후대 교란 영향)	태종로 1차 유적과 연결됨	신라문화유산연구 원(2013)
⑩성건동 342-17 번지 및 342-43번 지 유적	남북	통일신라/ 조선	34	33.8	3.4	보상화문 수막새	병, 청자편, 분청사기편 등	.	도 로 아 래 에 구 있 음	영남문화재연구원 (2004)
	남북		34	34.1	4	인화문토기	등잔, 접시, 병 분청사기 접시 등	.	도로 양쪽 에 천석렬 이 일부 확인	계 립 문 화 재 연 구 원 (2015)

⑪성건동 421-1번 지 유적	남북	삼국~ 조선	30	29.8	6.2+	개편, 암키와편, 납석제용기편	해무리굽청자편 , 분청사기편, 백자편	3차 이상	수레바퀴 흔	신라문화유산연구원 (2011)
	동서				6.2	인화문토기편 등				
⑫성동동 병원신축 부지내 143-7·10 번지 유적	남북	통일신라~조선/ 조선	41	41	9.6	인화문토기, 고려청자, 백자	분청사기, 백자	2~3차례 개축	도로 양쪽 에 측구시 설 및 배 수로 있음	신라문화유산연구 원(2007)
⑬성동동 세무서 청사 신축부지내 유적	남북	통일신라~조선/ 조선	45	45	(4.8)	수기와, 인화문개, 연화문수막새	기와편, 청자편, 분청사기 및 백자편, 상평통보	통일신라에 조성된 후 조선시대까 지 개보축 을 통해 사 용 되었음	남-북도로 에 각각 측구시 설 과 담장 있음	신라문화유산연구 원(2009)
	남북		45.5	45	(2.8)					
	동서		45	45	(4.4)					
⑭성동동 149-1번 지 농협공판장 신 축부지 유적	남북	통일신라~조선/ 조선	43.5	43.5	7.5	인화문토기, 분청사기편, 백자편 등	청동초두, 분청사기 병, 백자접시 등	상부노면 과 하부 노면으로 조성됨	남북도로 담장렬 및 배수로/동 서도로 중 앙에 배수 로 있음	계림문화재연구원 (2017)
	동서		43.5	43.5	9					

⑮황오동 45-2번지 유적	남북	통일신라	52	52	10	귀면와 등	당초문 암막새, 연화문 수막새 등	2차 노면, 개보축	도로의 동 쪽으로 담 장렬 배치 되어 있음	한 국 문 화 재 재 단 (2012)
⑯사정동 170-5번 지 유적	동서	통일신라/ 조선	34.8 ~ 35	35	모름	대부완, 수막새, 청자대접, 백자대접 등	대부완, 청자대접, 분청사기 등	.	도로중앙 부에 측구 있음	성 립 문 화 재 연 구 원 (2011)
⑰탑동 320-1번지 유적	동서	고려/ 조선전기	34	33.8 ~ 34	8	연화문수막새, 고려시대 자기편, 분청사기편 등	어골문암키와, 분청사기 완	북쪽도로면 조성 후 남 쪽 도로 면 추가조성.	도 로 남 쪽 에 석조배 수로 있음	신라문화유산연구원 (2015)
⑱탑동 640-4번지 유적	동서	통일신라~고려	56.2	56.3	9.6	인화문토기편, 암키와, 청자(해무리굽)	청자완 등	.	도로 양쪽에 측구있음	신라문화유산연구원 (2010)
⑲탑동 772번지 유적	동서	통일신라	59.8	59.8	2.7	.	연화문수막새, 토기편 등	.	담장사이 골목길	신라문화유산연구원 (2008)
⑳인왕동 556번지 유적	남북	통일신라	48.4	48.5	10.2	인화문토기, '儀鳳四年皆土'명 문와	연화문수막새, 귀면와 등	상층, 하층 노면	담장이 도로와 평행	국립경주문화재연 구소(2003)
	동서		48.32 ~ 48.45	48.4	8.2			상층, 하층 노면		

㉑인왕동 선덕여고 증축부지 유적	동서	신라/ 통일신라	48.5	48.4	3	없음	연화문수막새, 고배 등	상층, 하층 노면	담장과 평행	성 립 문 화 재 연 구 원,(2013)
㉒인왕동 경주박물 관 남측부지내 유적	남북	통일신라	52.2 ~ 53.7	52	19.8+	수막새, 수키와, 대부완 등	벼루, 수막새 등	2차 이상 개보수	담장 및 배수로	신라문화유산연구원· 국 립 경 주 박 물 관 (2014)
	동서		51.1	51	(8)	수키와, 대부완 등	수키와, 벼루 등	2차 개보수	배수로	국립경주박물관·재단 법인 한울문화재연구 원,(2014) 고려문화재연구원·국 립경주박물관,(2014)
㉓경주박물관 미술 관부지 유적	남북	통일신라	52 ~ 52.7	.	23.7	인화문토기 및 기와류	무문토기, '南宮之印'명문 와, 두레박, 금속류 등	.	.	국 립 경 주 박 물 관 (2002)
	동서		52.5	.	16			개축	자연배수	
㉔경 주 중 고 등 학 교 진입로부지 유적	동서	통일신라	50.5	50.4	8+	없음	수막새, 완 등	2차노면	담장과 평행/ 2차레 이상 재사용	성림문화재연구원· 경주시(2015)

㉔인왕동 412번지 유적	남북	통일신라/ 조선	49.88	·	4	·	청자, 분청사기	·	양쪽담장	신라문화유산연구원(2009)
	동서		49.16	·	5.8	기와류	벼루, 분청사기, 연화문수막새	·	동서배수로	
㉕인왕동 월성해자 유적 첨성대남쪽(남북) 월성북서편(동서)	남북	통일신라	·	45	9	연화문수막새 편 등	통일신라 기와류, 토기류 등	·	석축배수로	국립경주문화재연구소(2004)
	동서	통일신라/ 조선	42.5	42.5	2.3	도로측구 내부토에 와편과 자기편	압형토기, 고배, 기와류 등	·	측구	
㉖교동 17-1번지 유적	동서	통일신라~조선	38.6 ~ 40.1	38.7 ~ 39.6	2.8+	배수로에서 기와편 및 자기편 등	고배, 대호, 대부완, 기와류 등	상층, 하층 도로	경주읍내 전도·배수로	경주시·신라문화유산연구원(2014)
㉗교동 67-2번지 유적	동서	조선	38.6	없음	6.2+	백자저부, 수키와 등	없음	2차 노면, 보수흔	없음	한국문화재단(2017)
㉘구황동 872-2번지 유적	남북	통일신라/ 고려	53.3	53.3	8.5	연화문 수막새, 청자저부 등	덧띠무늬병, 활석제품, 수막새, 암막새 등	·	배수로 및 석렬	한국문화재단(2013)

㉔구황동 707번지 유적 (시굴조사)	남북 1, 2호	통일신라	51	51.1	5+	수막새, 암막새 등	기와류, 무문전 등	.	측구	경주시·신라문화유산연구원(2018)
			52.8 ~ 53.5	53	20+			.		
	동서 1, 2호		51.3 ~ 52.5	52	?			.	배수로	
			53.3	53	7			.	석렬	
㉕구황동 857-56번지 유적	남북	통일신라	52.6 ~ 53	52.8~ 53	6+	인화문토기편 등	인화문개편 등	모름	담장 및 석렬	한국문화재단 (2016)
㉖구황동 왕경유적 (S1E1)	남북 (동편)	삼국~통일신라	.	.	5.5	.	기와류, 합, 고배, 자기류, 금동불상, 청동불사, 금속류, 어망추 등	3차 개축	.	국립문화재연구소 (2002)
	동서 (남편)	통일신라	.	.	12.7 ~ 15.5	.		5차례 이상 개보축	수레바퀴 흔	
	동서 (북편)	통일신라	54.7 ~ 55.4	.	5.5 ~ 7.5	.		2차 개축	.	
㉗구황동 446-2번지(경주구황교~배반네거리 도로확장부지)유적	동서	통일신라	.	.	13.5	.	귀면와, 수막새, 암막새 등	.	.	화랑문화재연구원 (2018)
㉘왕경지구내가스관매설지 유적	남북	통일신라	.	.	.	.	와전류, 토기류, 자기류, 금속류 등	.	.	국립경주문화재연구소(1996)

㉔남산 황복사지 유적	남북	통일신라	.	.	17	.	.	.	.	성립문화재연구원 (2018)
㉕분황사 유적	동서	신라~조선	54.2	53.7	9+	신라~조선시대 와전류, 자기류 등		.	.	국립경주문화재연구소(2005)
㉖동천동 764-4번 지 유적	남북	통일신라	40.7	40.5	6	수막새, 인화문토기편 등	기와편, 인화문토기편 등	.	.	한국문화재단 (2013)
㉗동천동 834-8번 지 유적	남북	통일신라	47.2 ~ 47.7	47.3 ~ 47.8	2.8+	기와편, 토기편 등	개편, 기와편, 완 등	2차 노면	.	한국문화재단 (2011)
	동서				4.6+					
㉘동천동 696-2번 지 유적	남북	통일신라/ 조선	36 ~ 37.8	37 ~ 38	16	인화문토기, 연화문수막새 분청사기 등	인화문토기, 분청사기, 백자접시 등	2차 이상	.	한국문화재단 (2010)
	동서		36.8 ~ 37.8		9					
㉙동천동 820-9번 지 유적	남북	통일신라	47.2	47.2	2.2	활석제품, 수키와 등	기와류, 인화문토기편 등	2차 노면	담장 길	한국문화재단 (2011)
㉚동천동 820-10번 지 유적	남북	통일신라	47.5	47.5	4.4+	기와류, 개편, 병편 등	수키와, 대각편, 철기류 등	.	.	한국문화재단 (2013)
	동서				2.4+					
㉛동천동 891-10번 지 유적	동서	통일신라	50.46	50.46	6.2	암기와, 인화문토기편 등	수키와, 수막새, 인화문토기 등	여러차례 개보수	.	신라문화유산연구원 (2009)

④③동천동 774번지 유적	남북	통일신라	·	42.5	10.5+	인화문토기편, 수키와, 납석제용기편 등	유개합, 대부완, 인화문병, 백자편 등	·	·	신라문화유산연구원 (2009)
④④동천동 7BL(경주 대, 동국대)	남북	통일신라/ 통일신라~조선	·	·	8	대부완, 인화문 토기, 동이, 호 등	인화문토기, 기와류, 분청사기, 백자편 등	2차례 보수	중복심함.	慶州大學校博物館 (2009) 東國大學校 慶州캠퍼스박물관(2005)
	동서				5					
④⑤동천동 황성초등학교 강당증축부지 내 유적	남북	통일신라	·	40	3.5	·	합, 대부완, 호, 병, 전돌, 귀면와 등	동서도로 2차 노면	·	東國大學校 慶州캠퍼스博物館(2002)
	동서				6.5					
④⑥황성동 535-18번지 유적	동서	통일신라~조선	27.8	27.7	1.9	기와편, 조선시대 백자편 등	토기편	·	·	한국문화재단 (2009)
④⑦황성동 950-1.7번지 유적	남북	통일신라~조선	28.3	28.3	10.9	기와편, 자기편 등	분청사기 등	3차 이상 개보수	·	한국문화재단 (2005)
④⑧황성동 용강중학교 신축부지 유적 (시굴조사)	남북	통일신라~조선	·	·	5.5 ~ 6	통일신라 기와편 및 토기편, 자기류	통일신라 기와편, 조선시대 기와편, 백자 등	2차 이상 노면	석렬	영남문화재연구원 (1999)
	동서	통일신라	·	·	6	·	·	·	·	

㉔황성동 용항초등학교 신축부지 (용강동 원지)유적	남북	통일신라	·	40m 내외	(3.5)	·	귀면와, 연화문수막새, 병, 토기류 등	·	·	영남문화재연구원 (2001)
	동서		·		6.5	·		2차 노면	·	
㉕황성동 590번지 일원 공동주택부지 내 유적	남북	통일신라	27.1	·	4.2	기와편, 병 등	수기와, 암기와, 용범편 등	1차 확장보수	·	신라문화유산연구원 (2014)
㉖충효동 640번지 유적(신라)	동서	통일신라/ 조선	·	55.3	20	수기와, 대각	무문토기저부, 점토대토기, 고배, 청자저부 등	·	수레바퀴흔 , 일부자갈	신라문화유산연구원 (2009)
㉗충효동 도시개발 부지 유적(문보) 640번지 일원 유적	북서- 남동	통일신라/ 조선	58 ~ 60	58 ~ 59	12	토기편, 기와류 등	무문토기, 석촉, 병, 청자대접, 분청사기, 백자 등	·	수레바퀴흔	신라문화유산연구원 (2010)
㉘충효동 100-14번지 유적	동서	통일신라/ 조선	32.2	·	15	경질토기편, 무문토기편 등	신라~조선시대 기와류 및 토기편, 자기편 등	·	수레바퀴흔	慶州大學校博物館 (2010)
㉙서악동 243번지 유적	동서	조선	30.5	·	·	·	원형토제품, 백자 등	·	수레바퀴흔 , 족적흔	성림문화재연구원 (2015)

㉔서악동 256번지 유적	동서	조선	30.5	31	(잔존 불량)	원형토제품 등	수기와, 암기와, 분청접시, 백자접시 등	.	수레바퀴흔	영남문화재연구원 (2009)
㉔금장리 156-13번지 일원 유적	동서	고려	37.5 ~ 40	38	2.2~ 4.2	토기편, 고려시대 암기와	무문토기, 석검, 개, 굽완, 기와류 등	.	수레바퀴흔, 족적흔	성림문화재연구원 (2015)
㉔금장리 438-6번지 유적	남동-북서	.	26.1 ~ 26.3	24.5	2.6+	.	파수편, 병편	3차례 개보수	바퀴흔	성림문화재연구원 (2006)
㉔금장리 222번지 유적	남북	통일신라~고려	39.5	38.2	9	인화문토기편, 병편 등	석부, 기와류, 인화문토기편 등, 고려기와, 청자 등	2차례 보수	소량의 수레바퀴흔	신라문화유산연구원 (2011)
	동서		37.9	37.8	4.8	암기와편				
㉔경주 산대리 1795-4번지 유적	남북	조선	13.8	13.5 ~ 14	5.6	옹, 명문와, 분청사기편, 백자편 등	기와류, 토기편, 분청사기편, 백자편 등	1차례 이상 개보수	바퀴흔	성림문화재연구원 (2014)
	동서		13.5		2.5					
	동서		14 ~ 14.3		6					

⑥0경주 노곡리 1004-9 번지 유적	남북	통일신라/ 통일신라~조선	64.4	63	5.5	기와류, 어망추, 청자잔 등	연화문수막새, 호, 분청사기 등	2차 노면	바퀴흔	겨레문화유산연구원 (2017)
⑥1경주 망성리 455-1 번지 유적	남북	삼국~통일신라	59.7 ~ 60.6	60.5	7	개편, 기대편, 토구, 어망추 등	고배편, 인화문병편, 대부완편, 파수, 어망추 등	보강흔	수레바퀴흔	한 국 문 화 재 재 단 (2015)
⑥2덕천리 484-2번지 유적	남북	통일신라/ 조선	62.5	62.5	19	고배, 당삼채, 송풍관편, 어망추 등	기와류, 수막새,웅기, 백자편 등	.	수레바퀴흔	영 남 문 화 재 연 구 원 (2009)
⑥3건천읍 모량리 211-30번지 일원 유 적	남북	통일신라/ 조선	56.5 ~ 56.7	56.6 ~ 56.7	1.4~ 2.3	수기와, 불명철기, 백자편 등	기와류, 고배편, 인 화 문 토 기 편 , 대부완, 편병 등	.	.	세 종 문 화 재 연 구 원 (2018)
⑥4건천읍 모량리 산 51-2번지 일원 유 적	남북	통일신라/ 통일신라~조선	57 ~ 78	57 ~ 78	4 ~ 10	기와류(어골문 포함), 인화문토 기, 병 등	기와류, 인화문토기, 병, 고배, 분청사기, 금속류 등	3차레이 상 개보수	일부 바퀴흔	영 남 문 화 재 연 구 원 (2015)
	동서				3~ 6.4					

56) <부록 표>에서 표기한 시기는 보고서상의 시대편년을 “/” 앞에 제시하였고, 필자가 보고서를 검토하면서 필자의 견해와 보고서의 시대편년이 부합하지 않을 때 필자의 시대적 견해를 “/”를 이용하여 뒤에 표기 하였다. 또한 “/”가 없는 경우에는 보고서상에 표기된 시대편년을 그대로 인용하였다.

57) 개보수는 도로의 개축 및 보수과정이 시대의 연속성과 관련 있다고 판단하고 시대를 해석하는데 참고하고자 따로 표기하였다.

【참고문헌】

『三國史記』.

강봉원, 2005, 「경주 북천의 수리에 관한 역사 및 고고학적 고찰」, 『신라문화』 25:337-360.

_____, 2006, 「경주 南古壘에 대한 일고찰」, 『신라문화』 27:275-299.

_____, 2008, 「신라왕경의 인구수에 관한 역사 및 고고학적 고찰」, 『대구사학』 90:1-37.

경주시·경주문화원, 2016, 『경주의 옛지도』. 서울:반디컴피앤씨.

겨레문화유산연구원·한국철도시설공단, 2017, 『경주 제내리·명계리·노곡리 유적 - 울산-포항 복선전철 제3공구(제내리·명계리·노곡리) 내 유적 시·발굴조사 보고서』.

慶州大學校博物館, 2009, 『慶州 東川洞 古代 都市遺蹟 - 慶州市 宅地造成地區 內 7B/L-』.

_____, 2010, 『慶州 忠孝洞 100-14番地 一圓 遺蹟 -B地區-』.

_____, 2005, 『王京遺蹟 III -慶州市 東川洞 791 7B/L 遺蹟-』.

경주시·신라문화유산연구원, 2014, 『경주 교동 17-1번지 유적 - 교촌한옥마을 기반시설(상하수도 등) 공사부지 발굴조사 보고서』.

_____, 2016, 『경주 노동동 12 유적 - 경주역사도시문화관 건립부지 발굴조사 보고서』.

_____, 2018, 『경주 구황동 707 일원 유적 - 황룡사역사문화관 임시주차장 조성부지 시굴조사 보고서-』.

계림문화재연구원, 2014, 『경주 형산강 경주1지구 하천개수공사부지 내 추정목교지 유적』.

_____, 2015, 『경주 성건동 342-43번지 유적 - 공동주택신축부지-』.

_____, 2017, 『경주 성동동 149-1번지 유적』.

국립경주문화재연구소, 1995, 『殿廊址·南古壘 發掘調査報告書』.

_____, 1996, 『王京地區 內 가스관埋設地 發掘調査報告書』.

_____, 2002, 『新羅王京 -皇龍寺址 東便 S1E1地區-』.

_____, 2003, 『경주 서부동 19번지 유적 발굴조사보고서』.

_____, 2003, 『慶州 仁旺洞 556·566番地遺蹟 發掘調査報告書』.

_____, 2004, 『月城垓子 發掘調査報告書 II』.

_____, 2005, 『芬皇寺 發掘調査報告書 I』.

_____, 2016, 『신라왕경의 도로』. 서울:디자인공방.

국립경주박물관, 2002, 『國立慶州博物館敷地 内 發掘調査報告書 - 美術館敷地 및 連結通路敷地-』.

_____·재단법인 한울문화재연구원, 2014, 『경주 인왕동 왕경유적 III - 국립경주박물관 남측부지 (3차) 발굴조사』.

고려문화재연구원·국립경주박물관, 2014, 『慶州 仁旺洞 王京遺蹟 - 국립경주박물관 남측 확장부지 내 유적 I-』.

김도경, 2015, 「신라방의 도시공간 구조」, 『신라왕경 중심구역 坊 정비 및 활용을 위한 학술 심포지엄』, pp. 118-146.

東國大學校 慶州캠퍼스 博物館, 2002, 『王京遺蹟 I - 隍城初等學校 講堂敷地-』.

동서종합문화재연구원·박경희, 2013, 『경주 서부동 62-13번지 유적』.

민덕식, 1986, 「신라왕경의 도시설계와 운영에 관한 고찰」, 『백산학보』 33:9-62.

박방룡, 2013, 『신라도성』. 서울: 학연문화사.

박상은, 2006, 『영남지역 고대 지방도로의 연구』, 영남대학교 대학원 문화인류학과 석사학위논문.

박용운, 1997, 「고려전기 경주의 위상에 대한 고찰」, 『경주사학』 16:347-367.

성림문화재연구원, 2006, 『慶州 金丈里 遺蹟 IV』.

_____, 2011, 『慶州 沙正洞 170-5番地 新羅王京遺蹟』.

_____, 2013, 『경주 인왕동 선덕여고 증축(기숙사·승강기)부지 내 慶州 仁旺洞 王京遺蹟 I』.

_____, 2014, 『경주 산대리 공동주택부지내 慶州 山垈里 靑銅器·朝鮮時代 生活遺蹟』.

_____·한국원자력환경공단, 2015, 『경주 서악동 243번지 일원 한국원자력환경공단 사옥신축부지 내 慶州 西岳洞 生活遺蹟』.

_____·경주시, 2015, 『경주 인왕동 경주중고등학교 진입로개설공사 구간 내 慶州 仁旺洞 王京遺蹟 III』.

_____·경상북도 종합건설사업소, 2015, 『경주 금장-하구간 도로 4차로 확포장공사 구간 내 慶州 金丈里 生活遺蹟』.

_____, 2018, 『경주 낭산 일원 내 추정 고분지 정비 유적 2차 현장 공개설명회 자료』.

세종문화재연구원, 2018, 『울산-포항 복선전철 제5공구 내 慶州 牟梁里 211-30番地 遺蹟』.

- 신라문화유산연구원, 2007, 『王京遺蹟 III -慶州市 城乾洞 143-7·10番地 遺蹟-』.
- _____, 2008, 『王京遺蹟 VIII -慶州 塔洞 772番地 遺蹟-』.
- _____, 2009, 『王京遺蹟 IX -慶州 仁旺洞 412番地 遺蹟-』.
- _____, 2009, 『王京遺蹟 X -慶州 東川洞 891-10番地 遺蹟-』.
- _____, 2009, 『왕경유적 XI -慶州 稅務署 新築敷地 內 遺蹟-』.
- _____, 2009, 『왕경유적 XIII -慶州 東川洞 774番地 遺蹟-』.
- _____. 경주 충효동 도시개발사업조합, 2009, 『慶州 忠孝洞 都市開發事業地區 遺蹟』.
- _____, 2010, 『王京遺蹟 XVI -경주 봉황로주변 지중화공사 예정부지 내 유적-』.
- _____, 2010, 『慶州 塔洞 640-4番地 遺蹟』.
- _____, 2011, 『왕경유적 XIX -慶州 城乾洞 排水펌프場 工事敷地 內 遺蹟-』.
- _____, 2011, 『慶州의 文化遺跡 XV -慶州 見谷 福祉會館 센터 建立敷地 內 遺蹟-』.
- _____, 2013, 『경주 태종로 전선지중화부지 (2차) 유적』.
- _____. 국립경주박물관, 2014, 『경주 인왕동 왕경유적 II -국립경주박물관 남측부지(2차) 발굴조사-』.
- _____, 2014, 『경주 황성동 590번지 일원 공동주택 건립부지내 (A-C구역) 경주 황성동 590번지 유적 I -원삼국시대 목관묘·옹관묘-』.
- _____, 2015, 『경주 탑동 320-1번지 유적 -탑동정수장 정수지 설치부지 내 시·발굴조사 보고서-』.
- 소배경, 2008, 『고도로의 공학적 측면에 관한 연구』, 경남대학교 대학원 사학과 석사학위논문.
- 우성훈, 1996, 『신라왕경 경주의 도시계획에 관한 연구』, 성균관대학교 대학원 건축공학과 석사학위 논문.
- 영남문화재연구원, 1999, 『慶州 龍江中學校 新築豫定敷地 文化遺蹟 試掘調査 結果約報告書』.
- _____, 2001, 『慶州龍江洞苑池遺蹟』.
- _____, 2002, 『경주 서부동 4-1번지 유적』.
- _____, 2004, 『慶州 城乾洞 342-17番地遺蹟』.
- _____, 2009, 『경주여자중학교 이전부지 내 慶州 西岳洞 256番地遺蹟』.
- _____, 2009, 『경부고속철도 건설공사구간 내 慶州 德泉里遺蹟 V -三國時代 以後-』.

- _____, 2015, 『경주 동해남부선 연결선 건설공사구간 내 慶州 牟梁·芳內里 都市遺蹟』.
- 윤무병, 1972, 「역사도시 경주의 보존에 대한 조사」, 『문화재의 과학적 보존에 대한연구』 1:114-134.
- 이동주, 2017, 『신라통일기 왕경의 구조와 운영』, 경북대학교 대학원 사학과 박사학위논문.
- 장순용, 1976, 『신라왕경의 도시계획에 관한 연구』, 서울대학교 환경대학원 도시계획학 전공 석사학위 논문.
- 장용석, 2006, 「新羅道路의 構造와 性格」, 『영남고고학』 38:105-144.
- 전덕재, 2015, 「신라왕경의 방에 대한 종합적 고찰」, 『신라왕경 중심구역 坊 정비 및 활용을 위한 학술 심포지엄』, pp. 6-56.
- 정다운, 2016, 『조선시대 춘천읍치의 구성과 변천에 관한 연구』, 강원대학교 대학원 건축학과 공학석사학위논문.
- 한국문화재재단·경주시, 2007, 『경주 북문로 왕경유적 II -서부동 북문로 도로 개설구간(봉황로-서성로)내 시·발굴조사 보고서-』.
- _____, 2010, 『경주 북문로 왕경유적 III -북부동 북문로개설 공사구간(황성로-봉황로)내 발굴조사 보고서-』.
- _____. (주)영우주택건설, 2005, 『경주 황성동 950-1·7번지 공동주택 신축부지 발굴조사 보고서』.
- _____. 경주 충효지구도시개발사업조합, 2009, 『慶州 忠孝洞 遺蹟 - 경주 충효지구 도시개발사업지구 내 문화유적 발굴조사 보고서 -』.
- _____. 탑스리빙월드(주), 2010, 『慶州 東川洞 696-2番地 遺蹟』.
- _____, 2009, 『경주 황성동 535-18번지 유적』.
- _____, 2011, 『2010년도 소규모 발굴조사 보고서 III -대구·경북1- (경주 동천동 834-8번지 유적, 경주 동천동 820-9번지 유적)』.
- _____, 2012, 『2012년도 소규모 발굴조사 보고서 X -경북2- (경주 황오동 45-2번지 유적)』.
- _____, 2013, 『2011년도 소규모 발굴조사 보고서 VI -경남2·대구·경북 1- (경주 구황동 872-2번지 유적)』.
- _____, 2013, 『2011년도 소규모 발굴조사 보고서 VII -경북2- (경주 동천동 764-4번지 유적)』.
- _____, 2013, 『2011년도 소규모 발굴조사 보고서 VIII -경북3- (경주 동천동 820-10번지 유적)』.
- _____, 2015, 『경주 망성리 455-1번지 단독주택 신축부지 내 문화유적 국비지원 발굴조사 약식보고서』.

- _____, 2016, 『소규모 국비지원 발굴조사 약식보고서 - 경주 구황동 857-56번지 근린생활시설 신축부지 내 문화유적-』.
- _____, 2017, 『慶州邑城 I -경주읍성 복원정비사업부지(3·4구간) 내 유적 발굴조사 보고서-』.
- _____, 2017, 『慶州邑城 II -경주읍성 복원정비사업부지(우회도로구간) 내 유적 발굴조사 보고서-』.
- _____, 2017, 『2015년도 소규모 발굴조사 보고서 XIII -대구·경북1- (경주 교동 67-2번지 유적)』.
- 화랑문화재연구원, 2018, 『경주 구황교-배반네거리 도로확장부지 내 유적 문화재 발굴조사 약식보고서』.
- _____, 2019, 『경주 교동 82-2번지 발굴조사 약보보고서』.
- 황인호, 2010, 「신라 왕경 정비의 기준선과 척도」, 『한일문화재논집 II』, pp. 7-36.
- _____, 2015, 「신라왕경 중심부의 도시화 과정 및 방리 구조 고찰」, 『한국상고사학보』 90:65-91.

A Study on the Reinterpretation of the Age of the Road from Tongil Silla to Chosun Dynasty in Gyeongju

Jang, Seung Yeap

Department of **Cultural Assets**
The Graduate School
Gyeongju University

(Supervised by Professor **Kang, Bong Won**)

(Abstract)

This study analyzes the road vestiges excavated and researched in Gyeongju area, which was the royal place during ancient Silla Kingdom in order to check the structure of the road system during that period. Though there are many road vestiges found in Gyeongju area, most of them were interpreted as the roads made during Silla Kingdom and Unified Silla Kingdom.

Most of the researchers have not focused on the sequence of the times on the study of ancient roads but has limited the study on the Bangrije of Silla to the road made in Unified Silla kingdom. This kind of research trend led to the result of interpreting the time based on only the soil layer and remains made in Unified Silla Kingdom even though they are only the visible aspects of the remains.

The author judged that it was wrong to judge the timing of the excavated relics based on the excavated relics. The author believes that it is not right to judge the length of use of the road just by its appearance, as the soil layer of the road has been severely disturbed and the upper floors have been damaged recently. In addition, most road markings must be connected to the boundary of the research area

before they can be connected to the surrounding site.

Once the road is constructed, it can be used consistently through improvements and repairs if necessary. Based on this, we analyzed 64 roads found in Gyeongju. The road remains estimated to have been made in the Unified Silla period and the traces considered to have been used during the Joseon era were compared with other data.

In addition, they compared the directions of the roads in the ancient maps and the modern maps produced during the Japanese Empire State and saw if they were related to each other. They then compared with aerial photographs of Gyeongju, which were taken in 1954, to identify changes in terrain and roads leading to modern times.

As a result, the road and surrounding remains whose artifacts can span up to Joseon Kingdom were found out and the roads were confirmed which connected to the main area located in Gyeongju area by period. This means that a road was either used for a period only or continuously used at the new space as time goes by.

These results confirm that there shall be new research on the road vestiges of many roads which has been researched. However, as shown in the fact that even a confirmed road vestige can be connected to the research and excavation site. So, the total interpretation shall not be made with a part of the remains only. Likewise, the study has limitation as it cannot escape the assumption to some extent. Notwithstanding this, for the study of the period of road and how long it lasted, it is necessary to always make the comprehensive comparison and review of the related data.